MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL



1941. szeptember 1. (17. szám)

Bombázóink a Bug torkolatánál

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI ... RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * ... ÉVFOLYAM 17. SZÁM * BUDAPEST, 1941 SZEPTEMBER 1



Szent István napja a m. kir. Horthy Miklós honvéd Repülő-Akadémián

Heinkel 111-es bombázó éjjeli támadásra indul!

LÉGIHÁBORÚ 1941 aug. 11—25-ig



A Churchill—Roosevelt-találkozó volt az az esemény, aminek nyomán a közvélemény az Egyesült Államok nyilt háborúba lépését és egyéb, a háború folytatását érintő döntéseket várt. Az első feltevés még nem következett be, valószínűleg a felkészültség elégtelensége és az USA-közvélemény megoszlása miatt. A második feltevés a háború folytatása és új harcterek létesítése a Közel-Keleten már bekövetkezett. Az Irán elleni angol-szovjet támadás úgy a hatalmas ütések következtében gyengülő szovjet, mint az ősszel veszélyessé válható közelkeleti helyzet miatt szükséges preventiv lépése volt Wavell tábornoknak.

A találkozásról kiadott nyolcpontos béketerv az angolszász államok burkoltan világuralmi törekvéseit és az új európai tekintélyrendszerek megsemmisítését jelöli meg célként. Ez a leszámolás a jelen helyzetben túlságosan szerénytelen vágyálom és az európai nemzetek jövő sorsukat nem a tengerentúli USA és a másik tengeri világhatalom rendőrként kijelölt szovjetuniójának parancsára fogják megszabni, hanem saját győzelmeikre és eredményeikre alapozva. Az Egyesült Államok, amelynek jelenlegi elnöke a Monroe-elvet imperialista módon ki akarja tágitani azzal, ***hogy minden, amit elérek, az amerikaiaké,*** a legkíméletlenebb kézzel nyult a mai világ sok orvoslandó kérdéséhez és bajához.

*

A tanácskozásokkal szinte egyidejűleg jelent meg a német hadvezetőségnek a kéthónapos szovjet elleni háború hatalmas eredményeit összefoglaló jelentése. A bolseviki hadseregek megsemmisítése minden fanatikus ellenállás, anyagot és emberéletet nem kímélő moszkovita stratégia dacára halad a célja felé. Azok a hallatlan anyagi veszteségek, amik a Szovjetet érték a légierő, páncélosfegyvernem, nehéztüzérségi felszerelésben, sokáig nem pótolhatók és hiányozni fognak azokban a harcokban, amik Szentpétervár, Moszkva és a Donvidék ellen megindultak és előkészületben vannak. A Szovjet anyagi megsegítése a leggyorsabban végzendő feladata az Egyesült Államoknak és Angliának. Anglia felszerelésének rovására mielőbb repülőgépekre és harckocsikra van szüksége a Szovjetnek és ezt az anyagot oda is kell vinni legalább az Ural vidékére. Japán nem fogja tűrni, hogy felségvizei mellett nagy amerikai hajószállítások erősítsék a Szovjetet; ezért kell a Közel-Keleten: Irán és Afganisztánon át ezt megoldani. A német várható előnyomulással szemben itt új harctér is alakul, amelyik a Szovjet bukása esetén közvetve India és a közelkeleti angol érdekek védelmét szolgálja.

Az ellenálló szovjet erők felmorzsolása az elmúlt hét alatt nagyobb lendülettel indult meg. A német utánszállítás megszervezése s a megjavult időjárási helyzet új katonai akciók megindítását tette lehetővé az egész szovjet arcvonalon. Legjelentősebb északon a *Szentpétervár* bekerítésére megkezdett hadművelet, az arcvonal közepén *Gomel* környékéről megindult támadás Timosenko és Budjenni hadseregét egymástól való elszakításra, végül délen a Dnyeper nagy kanyarából kelet és északkelet felé megindítható támadás Kelet-Ukrajna és a Don felé.

Az északi támadásnál a német légierő a földerődök leküzdésével és a viszszafelé özönlő szovjet tömegek elleni bombatámadásokkal működött közre a földi alakulatokkal. A Finn öbölben a szovjet hajózás megbénítására számos eredményes támadást hajtott végre, úgy, hogy a bezárt szovjet flottára, miután a Fehér-tengerhez vezető és 2000 tonnás hajókkal is használható csatorna több zsilipjét rombolta, nemsokára szomorú vég vár. A Szentpétervárra vezető összes vasútvonalak rombolása és a pétervárkörnyéki nagy hadiipari üzemek elleni támadások azt igazolják, hogy Timosenko szovjet marsall nem ok nélkül látja igen veszélyesnek az egykori orosz főváros helyzetét.

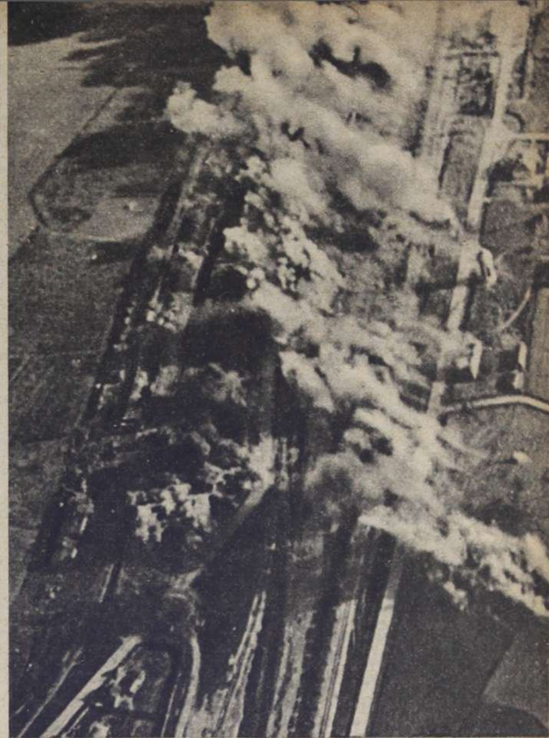
Messze az arcvonal mögött körülzárt és még mindig kétségbeesetten védekező orosz csapattestek ellen a támadás ***Tallinn,*** a ***Pripjet-mocsarak*** keleti felében és ***Odesszánál*** közeledik a befeje-

HADIFONTOSSÁGÚ CÉLOK PUSZTULÁSA A SZOVJET FRONT MÖGÖTT

Bombák hullanak egy szovjet repülőtérre.

A stukák által eltalált katonavonat



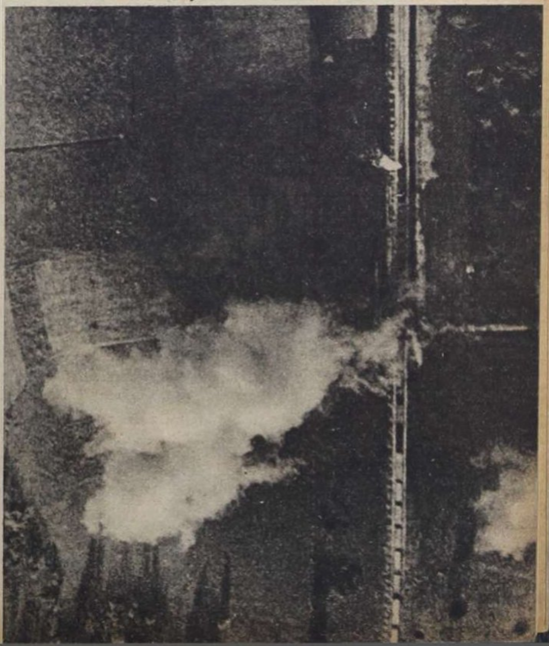


Szovjet vasúti állomást pusztítottak el a német repülők



Támadás visszavonuló szovjet gépkocsioszlop ellen

Szovjet katonai vonat pusztulása a front északi részén



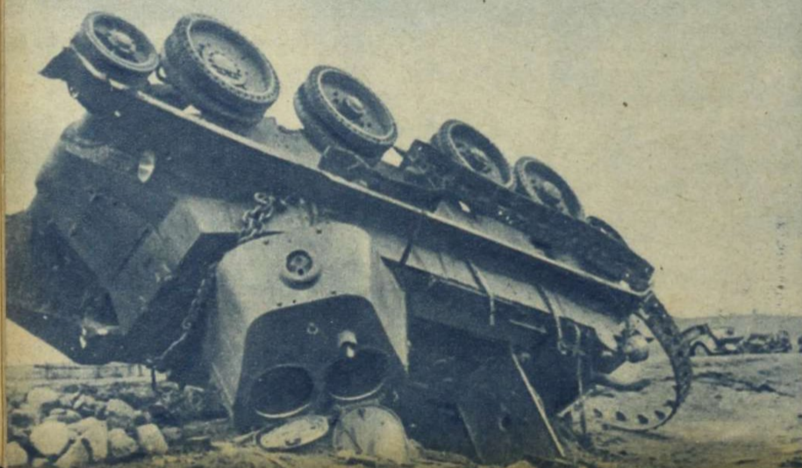
zéshez. Odessza elfoglalása egyben a rendkívül gazdag és értékes Nyugat-Ukrajna teljes pacifikálását fogja jelenteni és a bolgár Burgantól Chersonig a Fekete-tenger egész nyugati partjának uralmát.

A szovjet arcvonal közepén, míg Szmolenszktől keletre a németek még szovjet ellentámadásokat vernek vissza, Gomel és attól keletre fekvő arcvonalrészből erős német támadás indult meg Kesselring tábornagy légierejének támogatásával délkeleti irányban. A Budjenniseregnek valahol Kievtől északra van a jobbszárnya és ott csatlakozott a Moszkvát védő Timosenko-sereghez. Itt sikerült mintegy 150 km-es arcvonalon a német páncélosoknak zuhanóbombázók segítségével nagyobb rést ütni. Ennek a támadásnak sikeres továbbvitele nemcsak Kiev, de egy egész sor fontos iparváros sorsát pecsételi meg. Együttesen a Dnyeper-kanyarból megindítás előtt álló német támadással, a szovjet elleni eddigi legnagyobb katonai győzelmekhez hasonló eredményt sejtet.

Az arcvonal déli szakaszán, ahol a magyar csapatok is oly eredményesen vették ki részüket és Nikolajev elfoglalásánál kimagasló teljesítményüket külön kiemelte a német hivatalos jelentés, a Dnyeper nyugati partjáig jutottak előre a német páncélos és gyorsalakulatok, sőt Chersonnál már hídfőt is alkottak a keleti oldalon.

A magyar légierő alakulatai: vadászok, felderítők és bombázók az ukrajnai harcokban kiválóan szerepeltek. A szovjet repülők elleni harcokban számos gépet lőttek le, alacsonytámadásaikkal állandóan bomlasztották a visszaözönlő szovjet csapatokat, Nikolajev és több más hadicél elleni bombatámadásaikkal lényegesen hozzájárultak a déli orosz hadseregcsoport ellen elért kimagasló katonai sikerhez.

A Szovjet légitevékenysége az elmult két hét alatt az elszenvedett súlyos gépveszteségek miatt nem tud megerősödni csak helyenként. Moszkva védelmére a Dnyeper mögötti újabb felvonulás biztosítására jelentek meg újabb, valószínűleg Távol-Keletről előrevont szovjet repülőkötelékek, amelyek ellen a német légierő továbbra is fölényes eredményeket ér el légiharcban és alapjaik elleni támadásnál egyaránt. A német légierő tisztjei közül ismét több mint tíz részesült a legmagasabb kitüntetésekben a szovjet elleni eredményes légiharcok jutalmazására. A német után-



Elpusztult szovjet harcikocsi



Egy szovjet pályaudvar a német támadás után

pótlás elleni egyes szovjet légitámadásokon kívül csak azokat az egyes géppekkel végrehajtott, jelentéktelen vállalkozásokat kell felemlíteni, amelyek Berlin irányában és Bukarest ellen voltak és egy-egy géppel Komárom és Imecsfalva ellen irányultak minden eredmény nélkül. A német hadijelentés említi meg azt is, hogy a Szovjet két ejtőernyős, illetve légi gyalogdandárát sikerült a Szmolenszktől délkeletre vívott harcokban megsemmisíteni.

A szovjet hadszintéren az időjárási viszonyok alapján északon még kb. hat hétig, délen három hónapig számolhatunk nagyobb hadműveletekkel. A lengyel hadjárat idejéből ismert száraz őszi idő különösen kedvez a gyorscsapatoknak és lehetővé teszi az orosz főerők megsemmisítése után a nagyobb lendületű támadásokat is.

A szovjet hadieseményekhez tartozik a 23-án Irán ellen megindított szovjet-angol támadás is. A szovjet csapatok Bakutól délre a Kaukázusból indultak támadásra, míg az angolok Észak-Irak és a Perzsa-öböl felől támadnak. Az elszigetelt Irán, amelynek támogatására se Afganisztán, se Törökország nem fog az egyezmények dacára beavatkozni, hosszabb ellenállásra nem képes. Irán légiereje mintegy 200, főleg angol származású repülőgéppel felszerelve két repülőezredből és három önálló osztagból áll. A repülőterek száma 30. A legfontosabbakat az angolok valószínűleg, a német példa alapján, mindjárt a hadjárat kezdetén ejtőernyős csapatokkal megszállták és a Kaukázusban lévő szovjet repülőerőkkel az összeköttetést biztosították.

Német vélemény szerint az Irán megszállásával várható új angol-szovjet hadtápvonal jelentőségét nem szabad túlbecsülni. A Szovjeten már ez nem segít, legfeljebb az angolokon, akiknek közelkeleti katonapolitikai helyzete javul. A megszállás azonban jelentékeny erőket is leköt. A terep nehéz, kevés használható úttal és csak két vasútvonallal rendelkezik, tehát használhatósága meglehetősen korlátozott.

Minden jel arra mutat, hogy a bolsevizmus elleni háború csúcspontján már túljutottunk, az elért nagy katonai sikerek további döntő eredmények elérését teszik lehetővé.

✱

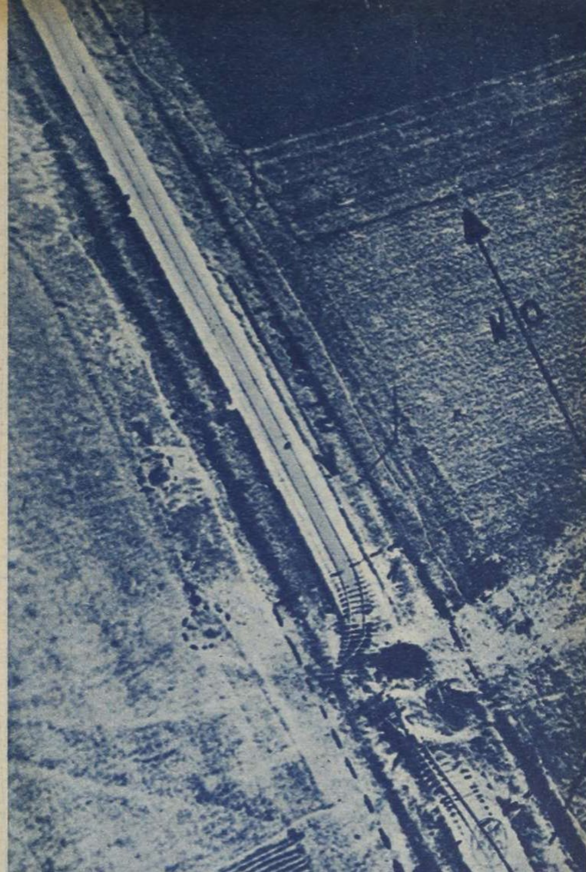
Nyugaton a helyzet változatlan — lehetne a legrövidebben összefoglalva az angol-német háborút jellemezni. A nagy gépveszteségekkel időnként megismétlődő »megállásnélküli« angol légioffenzívára a németek minden éjjel a keleti partokon lévő kikötők, repülőterek és hadiipartelepek elleni támadással válaszolnak. Lényegesen kisebb veszteségekkel (mint már előző számunkban közöltük: 17.5 arányban) állják a németek a légiháborút nyugaton, míg keleten hatalmas csapásokat osztogatnak. Több mint ezerszáz lelőtt angol géppel szemben az elért eredmény majdnem a nullával egyenlő. Nem segít itt az új géptípus, a számban erősödő angol repülés, a német légvédelem tökéletes és elegendő erős még nagyobb támadások kivédésére is. Az amerikai repülőipar termelése most két légierő helyett háromra — a szovjetre — is meg fog oszlani. Minthogy június folyamán összesen 1476 repülőgép épült az Egyesült Államok gyáraiban és ennek csak 60%-a szárazföldi és vízi *hadigép*, a többi iskola- és gyakorlócélokat szolgál, ezzel a mennyiséggel még nem lehet hiányokat pótolni. A Szovjet augusztus 1-től több mint 2000, az angolok pedig 476 gépet vesztettek el. A 800 amerikai hadigépet három részre osztva kereken 270 darab jut egy-egy államnak. Ezt a mennyiséget Anglia három hét, a Szovjet három nap alatt szokta elveszíteni.

Most Amerikán van Churchill, Csangkaisek és Sztalin szeme is, ez lesz a nagy repülőarzenál, mert a német légierő már két légi nagyhatalmat annyira megyengített, hogy az magában nem számít. Milyen légi nagyhatalom volt még két és fél hónappal ezelőtt a Szovjet? Ma már nemcsak a szovjet légierő, hanem a szovjet repülőipar is a megsemmisülés felé halad és helyette is az USA-nak kell dolgozni a demokrata-bolsevista front számára.

✱

A földközitengeri légitevékenység változatlanul élénk. A harcok gyujtópontjai Malta, Tobruk és Szuez. Az olasz és német légierő itteni alakulatai igen eredményes munkát végeznek és az angol hadihajók közül számos viseli már nyomát az olasz bombáknak és torpedóknak. A német zuhanóbombázók állandóan támadják Tobruk kikötőjét, erődeit és ütegállásait. Mintha Tobruk ellen valami készülne...

Az óceáni és tengeri hajóforgalom elleni harc levegőből és a víz alatt megállás nélkül tart a hajókaravánok



Egy fontos vasútvonalat romboltak szét a német bombázók

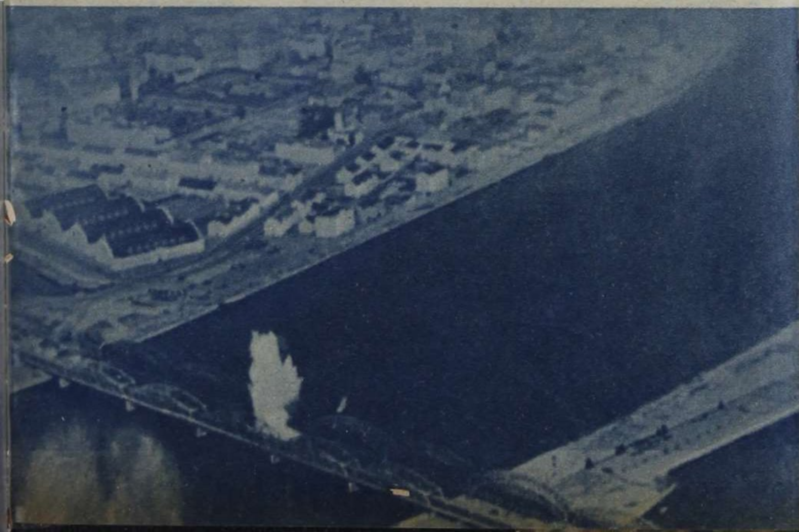
és egyes hajók ellen. A légierő által elsüllyesztett hajótérmennyiség augusztus folyamán százalékszerűen nőtt.

✱

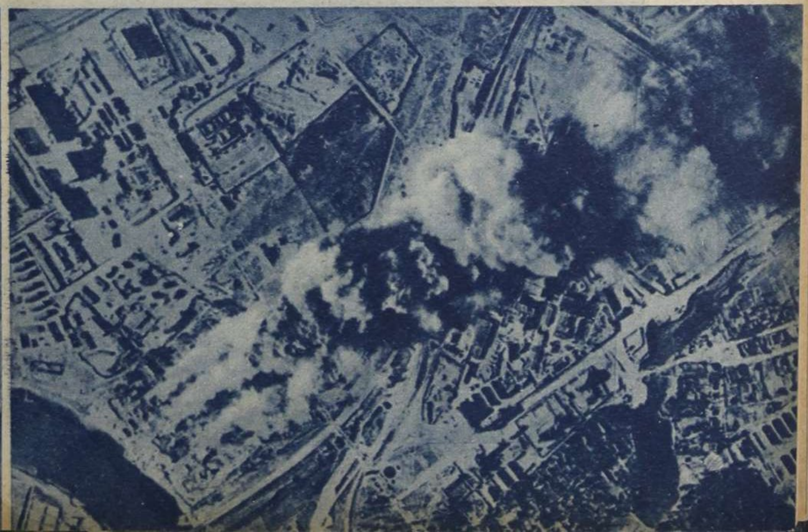
A Lengyelország ellen megindult és Danzig miatt igazi lelketlen hidegvérrel kirobbantott háború második évének végére értünk. Ki látta előre a fejleményeket, ki akarta a háború lokalizálását és ki az egész világra való kiterjesztését? A történelem előtt fognak felelni azok, akik a többszöri békelehetőség helyett vak gyülöletből a világ népeit szabadították egymásra! A tengelyhatalmak hatalmas katonai győzelmeivel van szegélyezve ez a két év. És a harmadik év küszöbén első gondolatunk azoké a hősöké, akik az eddigi küzdelmekben meghaltak az új, boldogabb és igazságosabb Európáért, *azoké a hősi halált halt magyar honvédeké, akik új ezer évünk jussát a harctéren kiküzdötték.*

B. T.

Híd robban Ukrajnában



Nagy szovjet város bombázása



HADNAGYAVATÁS A KASSAI HORTHY MIKLÓS REPÜLŐAKADÉMIÁN



Előkelőségek páholya
(Orbán aka. felvétele)

Uj repülőtiszteket avatott Szent István napján a kassai *Horthy Miklós Repülőakadémia.*

A harmadik esztendejét élő magyar repülőakadémia tanárainak háromesztendei munkáját fejezte be az avatás. Mielőtt a magyar repülés nagy ünnepét végigélnénk, járjuk be az akadémia csendes tantermeit, ahol a repülésoktatás elméleti tudnivalóit sajátítják el az akadémikusok.

A tananyag sokrétű, felöleli a repülés minden irányú tudományát: *Felsőbb mennyiségtan, ábrázoló, fizika, gépismeret, katonai ismeretek, rádiózás, motortan, sárkánytan, bomba- és fegyverismeret, térképészet, repülési időjárástan* és egész sereg más tantárgy szerepel az akadémia tanrendjén, közöttük: a *vakrepülés,* amelyet a legkorszerűbb amerikai »*Link Trainer*«-en sajátítanak el az akadémikusok. A *Link Trainer* számára külön tantermet rendeztek be, a terem közepén áll a »szobarepülőgép«, amelyben benne vannak a vakrepüléshez szükséges összes műszerek. A gép minden kormánymozdulatra éppen úgy mozdul el, mint a repülőgép. Gázszabályozója, sebességmérője van, ezer és ezer méter magasságokra »emelkedhet«. Minden műrepülőfigurát végig lehet »repülni« vele. Előre megadott repülőfeladatokat oldanak meg rajta az akadémikusok, a »berepült« utat a külön asztalon elhelyezett villamos írókészülék *rajzolja.* A tanár pedig asztali műszerei segítségével ellenőrizheti a »repülés« minden részét. Ha — például a növendék túlmeredek szög alatt siklik leszálláskor a gépével, a hibát nyomban javíttatja vele. Mivel a növendék teljesen el van zárva a külvilágtól a gépben, a tanár és az akadémikus szobai repülés közben *távbeszélőn érintkezik egymással.*

A fiatal repülőakadémia *fényképészeti berendezése* is a lehető legkorszerűbb, itt tanulják meg az akadémikusok a légi fényképezés minden tudnivalóját.

Az akadémia a repüléstudomány igazi csarnoka, szellemisége és korszerűsége révén a benne uralkodó mintaszerű nevelőmunkával a magyar repülőtisztképzés legjelentősebb intézménye.

Tábori mise a hadnagyavatás előtt

Szent István napján reggel fél kilenckor az akadémia két teljes százada, a tanári kar tábori misét hallgatott az akadémia kertjében.

Ez a kert külön látványosság, repülők kezenyoma, ízlése látszik kiképzésén, elrendezésén:

A főbejárattal szemben építették fel az akadémia repülőhalottainak emlékezetére emelt nemesformájú *emlékművet.* Magas árbócokon *zászlódísz* pompázik az emlékmű körül, előtte pedig nagy *szökőkút* vize sziporkázik.

A pázsit egyik oldalán az öreg fák alatt építették fel a gallyakkal díszített *oltársátrat.* Katonazenekar kürtjein, klarinétjain zendülnek fel az évszázados egyházi énekek és a misébez két fehérkesztyűs akadémikus ministrál.

A miseutáni áldást térdelve fogadja a két század, a tisztikar.

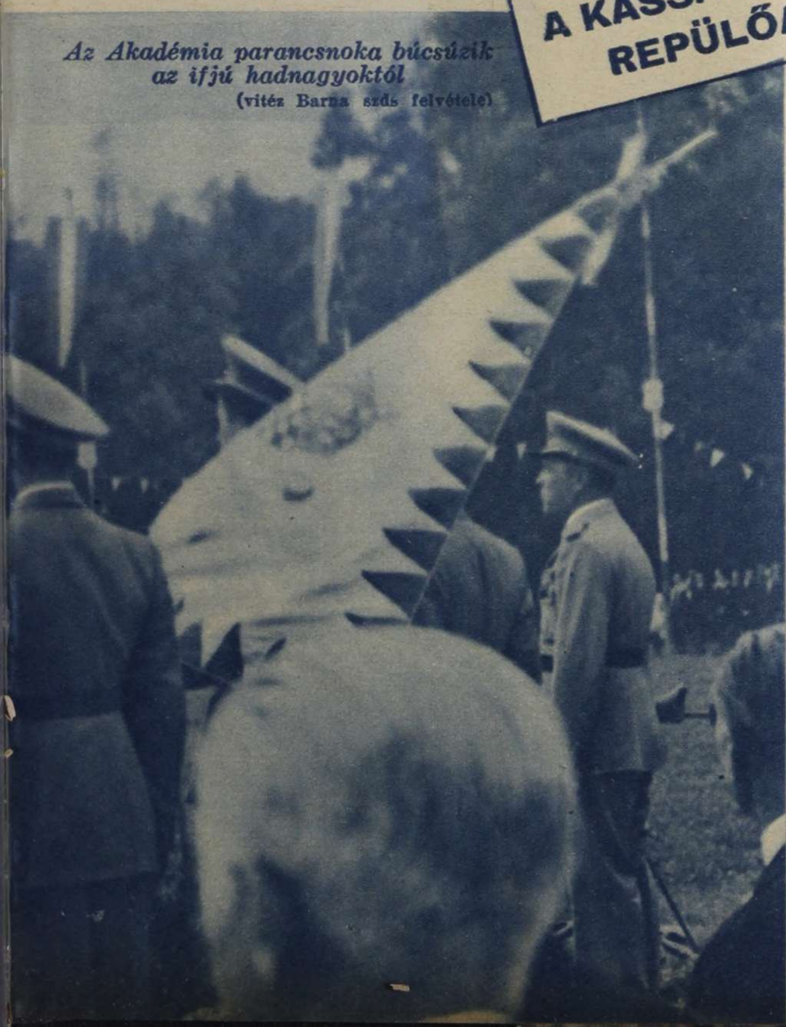

Emlékmű az Akadémia udvarán
(J. felv.)



HADNAGYAVATÁS A KASSAI M. KIR. HONVÉD REPÜLŐAKADÉMIÁN


A kassai m. kir. Horthy Miklós honvéd Repülőakadémia
(Jánosy felvétele)


Zászlódíszben az Akadémia udvara
(Jánosy felvétele)


Az Akadémia parancsnoka búcsúzik az ifjú hadnagyoktól
(vitéz Barna szds felvétele)


Eskü
(vitéz Barna szds felvétele)



Az új hadnagyok nevében...



Dimploma kiosztás

Az ünnepség előkészületei

Pontban tíz órakor kezdődött meg a felvonulás az ünnepségre.

A díszemelvény előtti nagy füves térségre katonazenekar indulójával vonulnak fel az új hadnagyok, az akadémikusok és az ide beosztott legénység. Fehér vászonzubbonyos, szemrehúzott sapkás, ragyogó feketecsizmás vendégcsoport lép kemény ütemességgel a felvonulás végén: *a bolgár repülőakadémikusok* egyik itt tanuló csapata.

A vezénylő százados pillanatok alatt mintaszerűen helyezi el a repülők négy csoportját, szemben a díszemelvénnyel. Legszélről a bolgárok, a díszemelvény előtt az avatandó új repülőhadnagyok csapata, utánuk két század.

— *Igazodás!*

Pillanat multán nyílegyenes vonallá alakul az arcvonal.

— *Osztály! Láb-hoz!*

Három ütemcsattanás.

— *Osztály! Pi-henj!*

Múlnak a percek és egymásután érkeznek az avatásra a katonai és polgári előkelőségek a díszemelvényhez. A széksorok lassan megtelnek az avatásra meghívott közönséggel, az új hadnagyok hozzátartozóival. Az előkelőségeket a tanári kar élén *Illy* Sándor repülőezredes, az akadémia parancsnoka fogadja. A katonai előkelőségek sorában most érkezik *vitéz nemes csíkszentsimoni Lakatos Géza* vezérőrnagy, szárnysegédjével és a tisztikar küldöttségével. Itt van már *vitéz Liptay* László ezredes, csendőrparancsnok is és dr. *Porubszky* Géza rendőrfőtanácsos. Báró *Schell* Péter főispánt fogadják most a vendégek sorában, egymásután érkeznek: *Tost* László, Kassa képviselője, a vármegyét képviselő *Beke* Gyula vármegyei főjegyző. A várost *Barcs* Lajos helyettes polgármester képviseli, itt vannak még: *Fülöp* Dezső ny. ügyészségi elnök, a kassai ítélőtáblát képviselő *Lehóczky* Artúr ítélőtáblai bíró, *Münster* Tivadar ny. törvényszéki elnök, *Gombos* József cs. és kir. kamarás és egész sereg más polgári úr.

Pontban fél tizenegy órakor díszjel hangzik az akadémia bejárata felől. Kemény vezényszavak hangzanak:

— *Osztály! Vi-gyázz!*
— *Osztály! Váll-ra!*
— *Osztály! Puskával tiszte-legj!*
— *Osztály Jobbra nézz!*

A zenekar a Himnuszba kezd, feszes tisztelgések, most érkezik a Kormányzó Urat képviselő nemes *Rákosi* Béla altábornagy, a Légierők parancsnoka. Magasrangú repülőtisztek vannak kíséretében. *Illy* ezredes, iskolaparancsnok kíséretében ellép a tisztelgő repülők arcéle előtt, azután a díszemelvényhez megy.

»Isten minket úgy segéljen!«

Az osztály balszárnyán egy altiszt tartja a szűzmáriás akadémiai lobogót, egy hadnagy áll mellette. Ujabb vezényszó hangzik:

— *Zászlóval in-dulj!*

A hadnagy és az altiszt feszes díszlépésekkel viszik a zászlót a díszemelvény mellé.

— *Avatandó hadnagyok! In-dulj!*

Vadonatúj egyenruhás, fehérkesztyűs fiatal hadnagy kimért, egyforma díszlépéssel vonul az emelvény elé.

Öt gép jelenik meg az ünnepség fölött. A raj időnként el-elhúz kis magasságban, a motorok dörgése pillanatokra elnyomja az ünnepség hangszórókon felerősített beszédeit.

— *Kesztyűt le!*
— *Sapkát le!*
— *Esküjhöz!*

Szívretett balkézzel, esküre emelt jobbal állanak mozdulatlan vigyázzban az avatandó hadnagyok és parancsnokuk olvassa az eskümintát:

— *Ünnepélyesen eszküszünk a mindenható Istenre, hogy Hadurunk: Őfőméltósága vitéz nagybányai Horthy Miklós, Magyarország törvényesen megválasztott kormányzója iránt hűséggel és engedelmességgel viseltetünk...*

A hangszórók szétharsogják az ünnepélyes eskü szavait, a raj motordörgése most a legidegölőbb kísérő aláfestés az esküvéshez.

— *...Isten minket úgy segéljen!...*

Elhangzott az eskü, néhány pillanatig ünnepi meghatódottság vesz erőt a résztvevőkön... A közönség soraiban sokan a szemükhöz emelik a zsebkendőt...

Az akadémia parancsnoka búcsúztatja az új hadnagyokat

Illy ezredes lép a mikrofón elé és a nevelőatya büszke szavaival bocsátja útra az új repülőtiszteket:

Repülőtisztnek lenni nem állás, a repülőtiszti pálya nem kenyérkereseti lehetőség, főleg nem vakmerő kalandok sorozata, hanem élethivatás...

Legyetek jobb, százszor jobb magyarok, mint eddig voltatok. Ez ifjú bajtársaim, nem más, mint önfeláldozás és fokozatos munka...

Legyetek mintaképei nemcsak a honvédségnek, nemcsak a fegyvernemeteknek, hanem a magyar közösségnek is.

Nemes Rákosi Béla altábornagy beszéde

A *Kormányző Urat* képviselő *nemes Rákosi* Béla altábornagy, a Légierők parancsnoka üdvözölte ezután a feszes vigyázzban álló új hadnagyokat:

Fiatal Bajtársaim! A Kormányzó Úr Őfőméltósága, a Legfelső Hadúr meleg szerencsekívánatait és kézszorítását hozom Nektek repülőtisztté avatástok ünnepén.

A legszebb, a leggyönyörűbb élethivatást választottátok, a Haza védelmének szolgálatát, mégpedig egy olyan fegyvernemben, amelyben csak a katonaerények teljes birtokában lehet megfelelni.

Az Akadémia ehhez megadta Néktek az alapot és bő útravalóval látott el Benneteket életpályátokra.

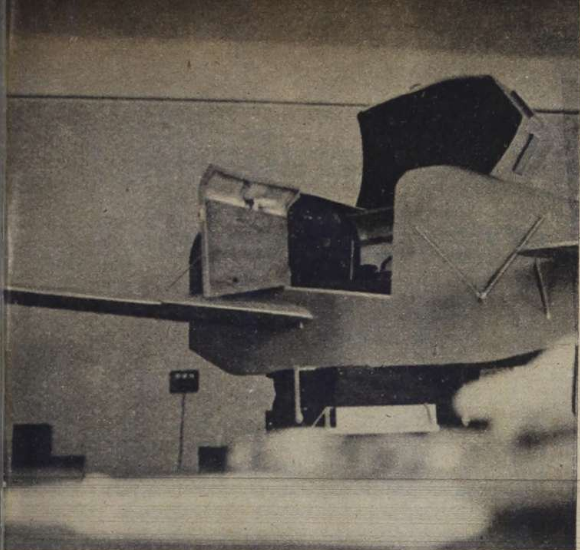
Tartsátok mindenkor szem előtt, hogy a katonaéletben a legfontosabb a jellem és a becsület, valamint azt, hogy a repülőtiszt csak akkor tud kötelességeinek eleget tenni, ha elsősorban kiváló katona és harceszközét és fegyvereit tökéletesen ismeri és uralja és csak ezek mellett kiváló repülőgépvezető is!

A magyar repülőfegyvernem bajtársi szeretettel, tárt karokkal vár Benneteket, — Isten áldása és katonaszerencse kísérjen szent hivatástok útján!

»Istennel, Hazáért!«

Az új repülőhadnagyok nevében egyik fiatal hadnagy lép most ki a sorból, nemes *Rákosi* Béla altábornagy és iskolaparancsnoka elé áll, hogy elbúcsúzzék az akadémiától és többek között a következőket mondja:

Öntudatos cselekedeteinkkel, bátor kitartásunkkal, önfeláldozó magatartásunkkal, méltó katonái leszünk a Hazának. Tudjuk, hogy ez sokszor lemondást, megpróbáltatások sorozatát jelenti. De erre készültünk, ezt várjuk, ezt szeretjük, s a honvéd tisztek jelmondatával indulunk útnak: Istennel, Hazáért!



Az Akadémia »Link Trainer« vak-repülő berendezése
(Jánosy felv.)

Az ifjú búcsúzó hadnagy tiszteleg, megfordul és visszamegy bajtársai csoportjába.

Vezényszó hallatszik:

— *Zászlót vissza!*

A zászlótartó altiszt és a hadnagy a meghajtott zászlót díszlépéssel viszik vissza az arcvonal élére. A gépek újból eldübörögnek az ünnepség színhelye fölött.

Az újonnan felavatott repülőhadnagyok egymásután veszik át kinevezési okmányaikat. Most a *díszmenet* következik: a Kormányzó Ur Őfőméltóságát képviselő Légierők Parancsnoka és az újonnan avatott hadnagyok előtt.

A zenekar pattogó indulót fujt, megindul, utána egymásután haladnak az akadémikusok, az akadémia repülőkatonái, a bolgár vendégek.

Régen láttunk ilyen tiszteletadást: előredőlt, feszes, kemény repülőkatonák hajszálra egy, azonos, ütemes mozgása, ütemes díszlépése volt a menet. Fejek, vállak, puskák, derekak, dübörgő lábak milliméterre egyazon hullámzása volt a tiszteletadás.

A díszmenetben résztvett az Arado raj is. A fák hegyében húztak el dörgő motorral, azután magasba húztak, elfordultak, hogy látványos zárórepüléssel fejezzék be az ünnepi repülést. A raj zuhanórepüléssel vágott az akadémia terére, azután, mint a tűzijáték magasbavillanó röppentyűi, úgy ívelt magasba, szétnyílóan az öt gép. Végezetül egyenkénti zuhanórepülés következett, fütyölve zúdult alá ötszázméteres magasságból búcsútiszteletadásul gépenként a raj.

A díszebéd

Az ünnepség után a tanártisztek, a bajtársak, a családtagok, jóismerősök árasztották el jókívánságokkal az új repülőhadnagyokat, akiknek tiszteletére az akadémia nagytermében díszebéd volt.

BOMBÁZÓINK ÉS VADÁSZAINK A BUG MENTÉN





Ejtőernyősök, szállítógépek és stukák

Az ejtőernyősök és zuhanóbombázók — hadsereg és légierő — közti példás és eredményes együttműködésének, Kréta elfoglalása volt a klasszikus példája. Itt is, mint már ez megelőzőleg többször bebizonyosodott, a német hadvezetés teljesen értékelni és alkalmazni tudja a korszerű fegyvereket és azokkal átütő sikereket ér el. Zuhanóbombázók, ejtőernyős vadászok, légigyalogság szállító repülőgépek a korszerű hadviselés új fejezetét jelentik és már bebizonyították, hogy tervszerűen nagyvonalú vezetés kezében mire lehet velük menni, az ellenség északafrikai, balkáni és krétai veresége villámgyors harccselekmények során sikerült. A hadműveletek és harccselekmények gyors végrehajtásában a Junkers zuhanóbombázók és Ju 52-es szállító repülőgépek bátor személyzetükkel különösen kiváltak. A Ju 87 és 88-as zuhanóbombázókkal fáradságot nem ismerő bevetések alatt az angol ellenállás egyik bástyája a másik után lett a földi és légi úton szállított csapatok számára rohamérett. A Junkers stukák megsemmisítették a Krétánál összevont angol hajórajt és rendszeres támadásaikkal készítették elő az ejtőernyős vadászok légi úton szállított hegyi csapatok és légi gyalogság bevetését a földi harcokba. A csapatokat Ju 52-es gépek szállították, egy és ugyanazon repülőgépgyár három kiválóan bevált típusa működött össze Krétánál is. A hajózó személyzetek hősiessége az ejtőernyősök és hegyivadászok önfeláldozó bátorsága a hegyes, áttekinthetetlen nehéz krétai terepen csodát művelt és Kréta azóta a tengelyhatalmak egyik legfontosabb bázisa a Földközi tenger keleti medencéjében. A földi harcok befejezésével új repülőalapok létesültek Krétán, ahonnan a német bombázók naponta megismétlik támadásaikat Haiffa, Alexandria és a többi fontos angol támaszpont ellen.

Az ejtőernyős vadászok új harctereken állnak készenlétben és kerülnek alkalmazásba a szállítórepülőgépek az oroszországi döntő csatákhoz megállás nélkül szállították már a lőszert Szmolenszknél és vitték vissza a sebesülteket. Egyetlen szállítóalakulat három hét alatt nyolcszázezer kilométert repült összesen az orosz fronton. Ezek a névtelen nagy teljesítmények nem szerepelnek a hadijelentésekben, de sokszor és a legválságosabb helyzetekben ők rakják le a későbbi nagy siker alapjait.

Heinkel 111-es bombázók Moszkva elleni bevetés után szerencsésen hazaérkeznek

A MENEKÜLŐ SZOVJET HADERŐ NYOMÁBAN

Az előnyomuló német haderő egyik szovjet repülőtéren ezeket a tartányokat találta, melyek a sokat emlegetett vörös ejtőernyősök felszereléséhez tartoznak

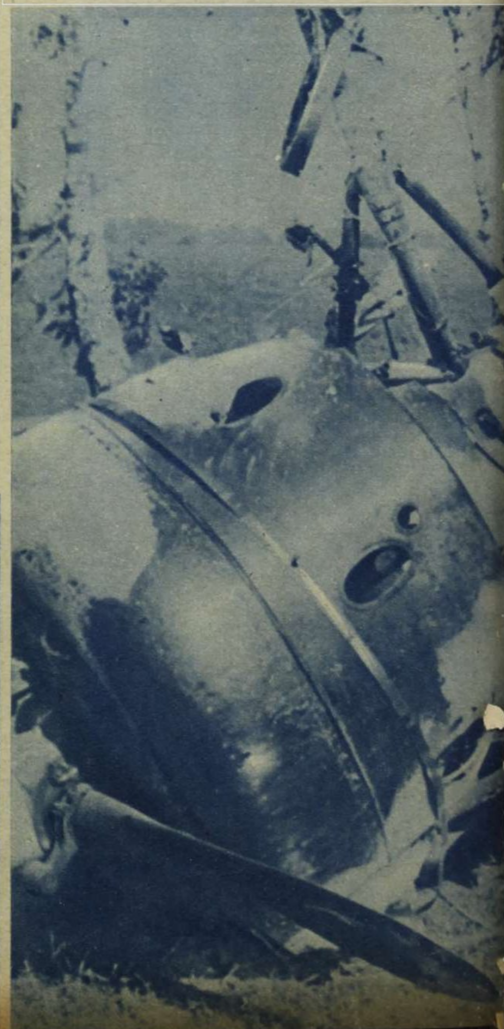
Egy beszarábiai repülőtéren a szovjet gépek tömegesen pusztultak el



Légitámadással harcképtelenné tett szovjet vadászgépek



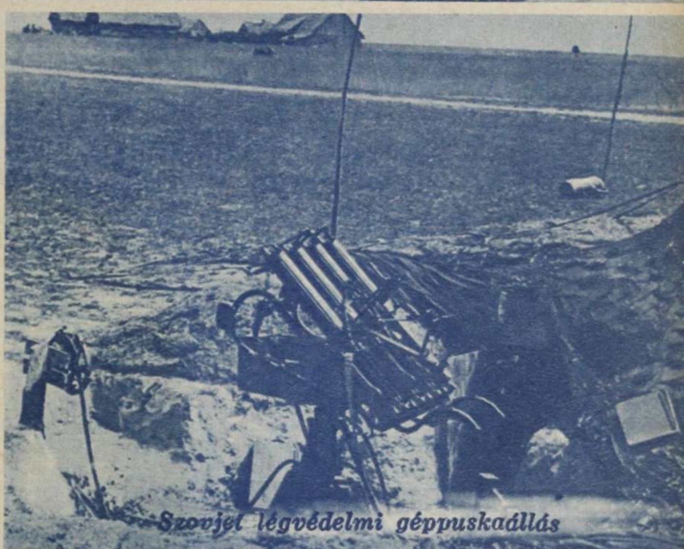
EGY LÉGI N





Ez a Rata is légitámadás áldozata





Szovjet légvédelmi géppuskaállás

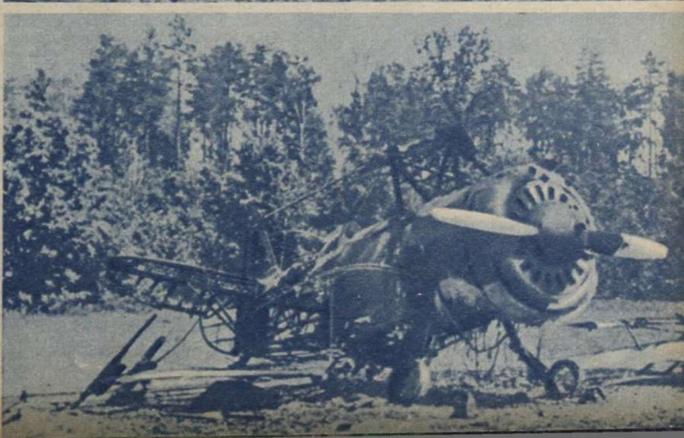
GYHATALOM BUKÁSA



Német felderítőgépek indulnak egy éppen elfoglalt szovjet repülőtérről

A fák közé rejtett gépek sem kerülik el sorsukat





REGGEL 5 ÓRA A



HÁRMASHATÁRHEGYEN

. . . Borzongató, hűvös szellő csattogtatja a pilótaotthon árbocán a zászlót és bent, az oktatók szobájában türelmetlenül csörög az ébresztőóra. Fél perc multán zsibong a növendéksereg a folyosón, hangos csobogás hallatszik a mosdószobából, prüszkölnek a fiúk a hideg víztől. Tíz perc alatt rendbehozzák magukat, negyedóra multán már kint sorakoznak az otthon előtt reggeli imára. Frissen fésült, kipihent, kemény, katonásmozgású az ország minden részéből összegyült fiatalság s míg a *Hiszekegyet* imádkozzák a napi munka megkezdése előtt, a szélcserzett, napszítta kemény fiúkat nézve, eszembejut, hogy — *mindez a magyar társadalom egy pillanatra meg nem szűnő önkéntes áldozatkészségéből van így.*

A napi foglalkozás gondosan ki van porciózva, ez alkalommal nem a repülésoktatás gondos folytonosságát figyelem a táborban, hanem a tábor felépítését, szellemét, a Hármashatárhegy lassú, de folyamatos fejlődését. Keresem és megtalálom a telep fejlesztéséből harsányan kibüszkélkedő rengeteg munkát, amelyet a magyar repülés minden rendű és rangú vezetői áldoztak.

Az üzem minden másodpercet kihasználva folyik itt, valóságos vizsgagyárrá fejlődött. Nagyvonalú, egyre nagyobb tömegeket foglalkoztat, nevel és bocsát a repülőéletbe. *Nagyüzem már*, amelyet megállítani nem lehetne, amelyet csak fejleszteni, szélesíteni és tovább növeszteni lehet.

Pillanatnyilag *a központi telep* tanfolyamán kívül a *rómaifürdői MOVE*, a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* és a *Cserkészrepülők* tanfolyamai vannak itt. Az előbbi három a pilótaotthont szállta meg, a cserkészek lent táboroznak a Vöröskővárnál sátrakban a maguk kosztján.

Fél hatkor vonul le a három tábor a vöröskővári terepre iskolázni, míg feljönnek ebédre, járjuk be a hegy tetejét, megnézni, hogy néhány dolgos esztendő alatt milyen létesítményeket tudtak tető alá hozni.

Az otthontól jobbra fent *új hangárépület* díszlik, kőben, fában, építési stílusban a legtökéletesebben ideillik a hegyre. Meglátszik az épületen — akár az otthon épületén —, hogy aki tervezte, maga is repül, maga is hosszú időt töltött fenn a hegyen s előre látta a telep teljes kiépülését.

Az új hangárépület szerelőműhelyében egy szál pad mellett kucorog a tettes: *Felszeghy* István MÁV mérnök, *C. vizsgás vitorlázórepülő, most a MÁV egyik oktatója.* Ő tervezte az épületeket, most is egy terven bíbelődik.

— Utánaszámítom a dolgokat, — mondja — pillanatnyilag terveznivaló nincsen. Ami újabb épület kell, *már megterveztem.*

Persze, az is hangár lesz.

— Hogyan van az, — mondom — hogy a MÁV-mérnöknek van ideje pilótaotthont, garázsokat, hangárokat tervezni és építeni?

— Úgy, hogy feletteseim a legnagyobb megértéssel engedték meg, hogy ezeket a »*privát*« munkákat elvégezzem. *Horthy* elnök úrnak is bejelentettük a dolgot, *ő is hozzájárult.* Azt is meg kell mondanom, hogy bent a hivatalban mindenkor készségesen adnak módot arra, hogy a repüléssel kapcsolatos tervezéseket elvégezhessem.

Felszeghy MAVART-garázsokat tervez és épít, komoly mérnöki munkát végez hát a MÁV-nál is, ahol — és ezt jól esik hallani — *a repülés szolgálata ellen nem emelnek semmiféle kifogást.*

Mondom, hogy az új épületek mennyire beleillenek a hegy képébe.

— Igen, azt hiszem, sikerült megoldani a »hegyi stílust«, örülök, hogy más is észreveszi.

Pedig nehézségekkel kellett megküzdenie, mert a költségeket — érthetően — korlátozzák. A hegyre építési anyagot felfuvarozni költséges dolog, olyan építési anyagokat kellett hát választani, hogy a szállítási költségek ne egyék fel az előirányzat legnagyobb részét.

— Igy — mondja — azután *kőből, fából kellene főleg megoldani a tennivalókat.*

Az előbb odabent egy régi *Ezermester-t* olvastam, amiben még ilyenféle siralmak is vannak:

— »*Mikor lesz hivatott tényező, aki felülvizsgálja az életveszélyes vitorlázó gépeket. Ki vállalja majd a felelősséget az esetleg bekövetkezendő halálos balesetekért?*«

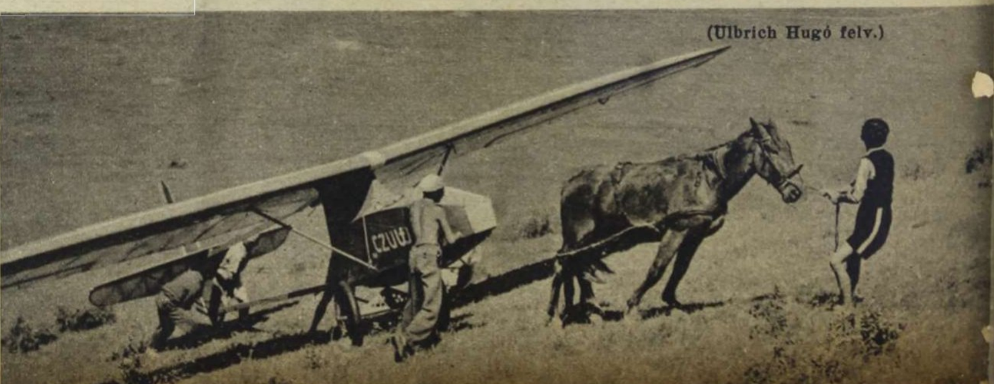
Azután:

— »*Tönkre megy az a néhány gép is a hegyi terepen, mert nincs irtásos út, úgy kell a fák között fölcipelni minden masinát.*«

Ma? Elrepedt egy csúszótalp az egyik *Vöcskön*, a javítóműhely szakmunkásai már föl is szerelték az új csúszótalpat a gépre. Minden karcolást számontartanak a gépeken, a géppark tehát mindig repülőképes.

És nem kell már irtáson cipekedni a gépekkel, vadonatúj kőúton húzhatják fel valamennyit szállítókocsik segítségével bármelyik hangárhoz. A *Repülőalap* hosszú szerpentint épített a vöröskővári terephez.

(Csak még meg kell hosszabbítani az utat odalent a hangárig és a lejtős hegyi útrészt meg kell kötni bitumennel, másként a nagy esőzések elhordják, megrongálják a lejtős útat. A hármashatárhegyi vitorlázótelep nemcsak a magyar repülésé, *egy kissé Budapest székesfővárosé is.* Szívesen látott vendég volna itt a főváros útépítő osztályának valamelyik felelős tényezője, a viszonyokat látva, bizonyosan utasítást adna, hogy *az út felületi kezelését a főváros házilag elvégezze.* Külön meg is kérjük erre *Szendy* polgármester urat, a repülés nagy barátját és segítőjét, aki a farkashegyi új úttal már meglepte a sportrepülővilágot. Ez a telep itt látványosság már, egyik nagy értéke Bu-



(Ulbrich Hugó felv.)



dapestnek, mutogatni fogják külföldi érdeklődőknek. Nem kiadás lesz hát a főváros számára az út megkötése, hanem *befektetés a háború után újjáéledő idegenforgalom számára).*

Kecskenyáj legelész emitt a hajlatban, Pesthidegkút kecskenyája, éppen ott, ahol az *ejtőernyőket szellőztetik.*

A hegyi repülőélet messze túlnőtt már a környékbeli községek mezőgazdasági és állattenyésztési jusssainak örökös tiszteletbentartásán, előbb-utóbb meg kell vonni a repülőélet és a községi élet szigorúan elválasztó határvonalait.

Nincs más megoldás: *ki kell sajátítani az elkerülhetetlenül szükséges területeket.*

Itt a vöröskővári terep: mezőgazdasági művelés alatt álló területek fölött iskoláznak a növendékek és mind gyakoribb a súrlódás a repülés és földtulajdonosok között. Természetes, hogy az iskolázás örökös mozgás, járkálás, gépcipelés, mindez nem javít a vetéseken. A *Repülőalap* úgy segített a dolgon, hogy a legszükségesebb terület egy részét *kibérelte.* Lehet ez a terület vagy harminc hold, *de legalább száz holdnyi területre van szükség, hogy a kiképzés zavartalan legyen.* A szemközti területen — például — még lábon áll a gabona. Isten elleni vétek volna beleszállani. Ha aratnak, akkor azért kell elkerülni, ha meg a keresztek ott vannak, azért. Ha elhordják, szántásba kezdenek, azért.

A földtulajdonosok látják, hogy a hármashatárhegyi vitorlázótelep üzeme évről-évre nagyobb. Azt is látják, hogy ma már nem egyszerű egyesületi repülés folyik, hanem a magyar repülés központi szerve intézkedik odafent. Látják, hogy idegenforgalmi látványossággá válik a repülés, mind több a gép, mind több a növendék, az épületek száma szaporodik, a gépkocsiállomány egyre bővül. Természetesen megnőttek az igényeik is. Ha szabadkézből vásárolnák meg a földeket, *négyszögölenként szabnák meg az árát,* akár a házhelyekét. Szántóföldekről van szó, nincs hát helye a négyszögölenkénti árnak, holdanként kell megállapítani az árakat. Erre pedig kizárólag a *kisajátítási bíróság lehet illetékes.*

Ha kisajátítják a szükséges földeket, egyöntetűen be lehetne vetni lucernával, lóherével, perjefélékkel a száz holdat. A repülés így nem tenne kárt a hasznosított földekben s maradna szálastakarmány a *vontatólovak számára.*

Mert már ott tartunk, hogy a vitorlázóterepen lóvontatásra is szükség van. A vontatólovak bére eddig havonta 15 pengő körül mozgott, most már annyira megnőtt a lótartó gazdák igénye, hogy *havi 35 pengőt kérnek.* Jövőre már ötvenet is kérhetnek, mert az igények csak felfelé nőnek.

A legszükségesebb hegyi részek is a repülést kell hogy szolgálják, *Pesthidegkút* községe bőven talál még helyet legeltetésre kecskéi és sertései számára a hegy más részein.

Az egész hegyi telepet úgy, ahogy van, *el kell határolni* főleg kirándulók elől. Zárt kiképző-telep legyen a Hármashatárhegy, ne mászkálhassanak keresztül-kasul rajta ezrek és ezrek. Útban vannak, kellemetlenkednek, veszélyeztetik a testi épséget, a gépek épségét. Nagyszerűen és jól lehet látni — szinte páholyból — a szükséges területen kívülről is a repüléseket.

Dél van, jön fel a növendéksereg a közös ebédhez.

Négyszázhatvan méter magasan a tenger színe felett akkor is örökösen jó étvágya van az embernek, ha csak heverész, sétálgat, meg olvas. Hát még akkor hogy megnő az étvágy, ha keményen és folyamatosan dolgoznia kell a fiatalságnak?

Pityu bá' és felesége csodát művelnek az éhes növendéksereggel:

A Repülőalap valamennyi kiképzőkereténél kiadós, bőséges az ellátás, itt megtoldják azzal, hogy a legigazibb házikoszttal tartják jól a vendéget. *Pityu bá'* öreg cserkészrepülő, feleségével együtt »családhoz tartozónak« tekintik a növendékeket és jóllakásig jól tartanak mindenkit. Jómagam három napig éltem fent a hegyen a növendékek közös kosztján, megmondom úgy, ahogy van: megnyaltam a tíz ujjam utána!

Velem szemben három dunántúli ifjú ült. Egy gimnáziumba jártak, bennkosztosok voltak, egy szobában hálnak, együtt tartanak a hatvanvalahány növendék között.

— Milyen a koszt, fiúk? — kérdem.

— *Akár anyánk főzné . . .*

A gimnázium konviktusában vékony diákkoszton voltak, örökösen »pótolni kellett«. Itt meg repetálhatnak, ha kell, háromszor is.

Átlag fejenként egy kiló kenyeret fogyasztanak naponta.

A közös étkezés még külön étvágyat ad, s csak csodálkozik a kosztos, hogy nem szereti a kelkáposztát, itt meg kétszer is ismétel belőle és az utolsó falat kenyérrel még tisztára ki is törli a tányért.

Két hét alatt átlag négy kilót híznak. Megvállasodik, megizmosodik valamennyi.

»*Az otthon valamennyi helyiségében szigorúan tilos a dohányzás*« — jelzik a táblák. De külön tilalomra szinte nincs is szükség. A fiúk nagy része — és ez kortünet, a sportranevelés eredménye főleg — *nem dohányzik.* Azok pedig, akik rászoktak a cigarettára, leszoknak itt róla. Nem a dohányzási tilalom miatt, hanem azért, mert a hegyi levegő nem illik össze a nikotinnal. Magamon tapasztaltam legjobban: napi 20 cigaretta kell odalent, itt, fent három nap alatt nem fogyott el húsz. Egyszerűen *nem kívánja az ember.*

Török Ödön, a telep vezetője kihallgatást tart a folyosón. Nem kell különb ajánlólevél az itteni életre annál, hogy a kihallgatásokon *kizárólag szolgálati dolgok szerepelnek.* Szolgálatot átadnak, szolgálatot átvesznek. Ritka eset, hogy fegyelmi vonatkozású dolgokkal kellene kihallgatáson foglalkozni. A növendékek fegyelmezettek, komoly munkások, valamennyien tudják, hogy a nemzet áldozatkészségének élvezői és a nemzet erőtényezőinek részesei lesznek.

Nincs más témájuk, *csak a repülés.* Tizenhat-tizenhét esztendős, legénykorelőtti »repülődiákok«, érettségizett ifjak a növendékek. És ahogy megkérdi az ember, hogy »mik lesztek?«, mind-mind azt feleli:

— *Repülő!*

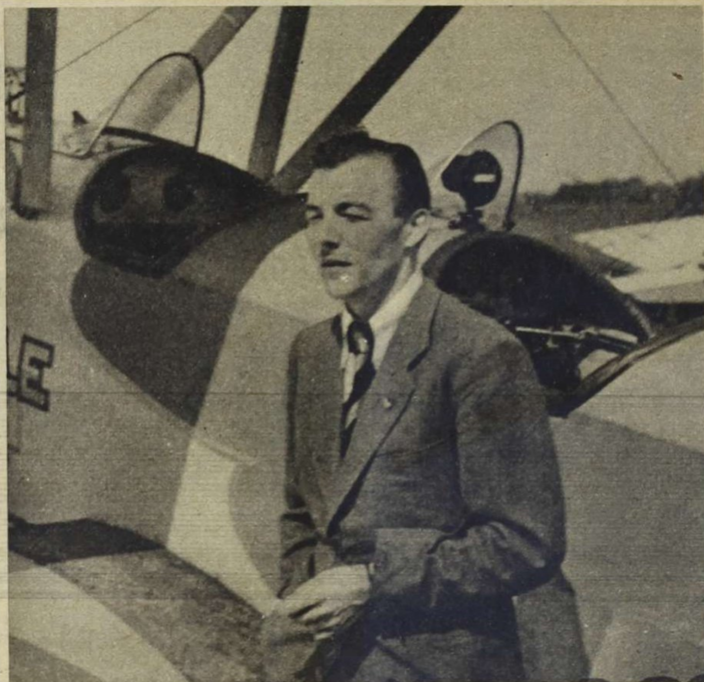
Ha tíz év mulva összeültethetné őket az ember, ugyanúgy, ahogy most ülnek az asztalnál, derülne ki igazán, hogy mindannyian jól láttak a jövőbe: *Repülőtisztek ülnek majd, műszakiak, szerkesztők, repülésoktatók egymás mellett.*

Este fél tíz: *takarodó.* Nyitott ablakokon áramlik be a fenyvesek fölséges illata, tücsökciripelés muzsikálja álomba az embert . . . Tisztaságban, egészségben élünk idefent és kimondhatatlanul jó érzés tudni, hogy hatvanvalahány olyan fiatalember alszik itt mély, egészséges alvással, akinek *élethivatásává lett a repülés . . .*

Raczkó Lajos



(Ulbrich Hugó felv.)



A SZOVJET ELLENI HÁBORÚ ELSŐ MAGYAR REPÜLŐ HŐSI HALOTTJA:

BÉKÁSSY VILMOS

AZ ISMERT SPORTREPÜLŐ

AZ ELSŐ FINN-SZOVJET HÁBORÚBAN ÖNKÉNTES HADISZOLGÁLATOT VÁLLALT A FINNEK OLDALÁN ÉS A FINN-ÖBÖL VÍZÉBE VESZETT

Viktoria!... Egész Európában ezzel a jelszóval gyülekeznek minden nemzet önkéntesei a bolsevisták elleni harcra és egymásután mennek a keleti harctérre az önkéntes hadosztályok. Minden nemzet repülői jelentkeznek a vörösök-elleni leszámolásra és ahogyan Európában elsőnek Magyarország birkózott meg a vörös rémmel, úgy *az első repülő hősi halottat is Magyarország adta a szovjet elleni európai harcban.* Nem most, amikor egész Európa számol le a vörös veszedelemmel, hanem még tavaly, az első finn-szovjetháború idején, amikor a maroknyi kis finn nemzet állt ellen hősiesen az orosz óriásnak.

Két magyar sportrepülő önként jelentkezik a vörösök elleni harcra

1939 decemberében Budapestről titokban, anélkül, hogy bárkivel is közölték volna tervüket, két ismert sportrepülőnk: *Békássy* Vilmos és *Pirity* Mátyás elindultak a finn arcvonalra.

Finnországnak nem volt elegendő hadirepülőgépe és gépvezetője. *Pirity* és *Békássy* önkéntes jelentkezését is szívesen fogadták a finnek és mindjárt megbízást is adtak a két magyar sportrepülőnek. A megbízás az volt, hogy olasz vadászgépeket kell légiúton átszállítaniok a svéd partokról Finnországba. Békássy és Pirity *1940. február 8-án indultak el az első útra, Békássy eltűnt. Beleveszett a Finn-öbölbe gépestől együtt.*

A finn hatóságok mindent elkövettek *Békássy* felkutatására, de a keresés nem vezetett eredményre. Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy az ismert magyar sportrepülő repülőhalált halt a finnek élethalál-harcában, a finn hatóságok *részvétlevelet intéztek Békássy családjához* és megküldték Finnországban hátrahagyott holmiját.

Békássy utolsó felszállása

Békássy Vilmos utolsó repülését így mondja el a *Magyar Szárnyaknak Pirity* Mátyás légiforgalmi pilóta:

— 1939 telén határoztuk el Békássyval hogy mindketten kimegyünk Finnországba és önként jelentkezünk a szovjet elleni harcra. Meghatott bennünket a kis finn nemzet heroikus küzdelme, de azért is mentünk, hogy haditapasztalatokat szerezzünk.

— Két hétig tartott a kiutazás, kerülő utakon. Február elején kaptunk beosztást és mindjárt megbízást is adtak nekünk. Az volt a feladatunk, hogy az Olaszországból Svédországba szállított olasz *Fiat G. 50.* formájú vadászgépeket vigyük át a svéd partokról Finnországba.

— Február 8-án reggel három géppel kellett volna elindulnunk. Én voltam a rajparancsnok.

— A harmadik gépet egy finn pilóta vezette volna, ő azonban elmaradt, így ketten vágtunk neki az útnak. *Én repültem elől, a térkép nálam volt.*

— A megbízás úgy szólt, hogy a Stockholmtól mintegy 110 kilométernyire lévő *Vastaras*-ból egy *Tuhejervi* nevű tó mellett lévő kis finn községbe kell repülnünk.

— A *Fiat G. 50*-esek akciórádiusza igen csekély, a gépekbe mindössze 270 liter benzin fért.

— Ezeket a *Fiat*-vadászgépeket két tartállyal készítették. A kisebb, golyóálló tartályokkal épült rövidebb, alig egyórás repülőútra elegendő üzemanyagot vihet magával. A finnek úgy tudták, hogy a gépekbe nagyobb tartály van beépítve, így *a kijelölt célig bőségesen elegendő üzemanyagot téteieztek fel a gépekben.*

— Én szálltam fel elsőnek, utánam *Békássy szállt fel.* Felszállás után mindjárt irányt vettem. Hátranéztem, láttam, hogy Békássy még a repülőtér fölött köröz. *Futóművét nem tudta behúzni, emiatt késett.* Nem sokkal később láttam, hogy elhagyta a repülőteret. 300 méter magas volt mindössze a felhőplafon.

— Békássy belerepült az egyik felhőbe. Egy darabig repültem, láttam, hogy nem jön utánam. Gondoltam: visszafordult, én is visszafordultam hát, hogy majd újból induljunk.

— Sajnos, már ez sem segített. Békássy a rossz időben, a felhőből kirepülve, délnek tartott, *egyenesen a Finn-öbölnek.*

Repülőhalál a Finn-öbölben

— Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy *Békássyval* valami baj történt, mindent elkövettünk, hogy felkutassuk. Jelentésemre *finn bombázók indultak utána, átkutatták a Finn-öböl nagy részét, de már nem sikerült megtalálni. Két napon keresztül folyt a kutatás, sem ő, sem a gépe nem került elő.*

— Minden bizonnyal az történt vele, hogy a Finn-öböl fölött elfogyott az üzemanyaga és kényszerleszállást végzett. Bele kellett mennie a tengerbe... *Segítség sehol sem volt, el kellett pusztulnia.*

— Másnap velem is ugyanez történt. A benzintankokban sokkal kevesebb üzemanyag volt, mint mondották. Én azonban szerencsére befagyott tengerre szálltam le kényszerűségből. *A jég elég erős volt. Idejében észrevették és autóval értem jöttek a jégre.*

Békássy Vilmos a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* keretében dolgozott fáradhatatlanul a magyar repülés fejlesztéséért. Rengeteg növendéke volt. Szívesen, nagy szorgalommal és kedvvel oktatott és növendékei rajongásig szerették. A MSRE-nél vezetőségi tag volt, a sportbizottságban dolgozott, hosszabb ideig vezette a bizottság ügyeit.

Kiválóan képzett repülő volt és igen jól repült. Amikor az *M. 24.* első példánya elkészült és az egyesület világkörüli útra akarta küldeni a gépet, a választás *Vadas* László mellett őreá esett. *Végig is repülte a nagy afrikai utat a gép megsérüléséig.*

Békássy lelkesen készült a vörös repülőkkel való összecsapásra. *Alig várta, hogy első légiharcára sor kerüljön. Pirity* több légiütközetben vett részt. 1940 márciusában finn terület fölött *Holola*-nál *légiharcban lelőtt egy Ratát. A győzelmes légiharcért a finnek repülőjelvénnyel tüntették ki.*

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGIPOLITIKA.

Repülőkiképzés Kanadában. A brit légierők főkiképző központjai — amint ismeretes — Kanadában vannak. A nyilvánosság előtt eddig meglehetős homály vette körül a kanadai kiképző táborokat, míg most *Power* őrnagy, kanadai légügyi miniszter londoni útja kapcsán erre a homályra némi fény derült.

Power egy négymotoros amerikai bombázó géppel érkezett Londonba, hogy ott a kanadai repülőkiképzés további munkaterve felől tájékozódjék és arról tárgyalásokat folytasson. A folyamatban lévő program ugyanis 1943 március 31-én lejár, sőt állítólag hamarabb is, mert az eredeti munkatervbe felvett repülőgépvezető és repülősegédszemélyzet kiképzése nyolc hónappal hamarabb fejeződik be, mint ahogyan eredetileg tervezték.

A kiképzés 115 helyen folyik. A szakszemélyzet között egyesültállamokbeli polgári pilóták is vannak. A felvételre jelentkező ujoncok 7—10%-a szintén az Egyesült Államok polgára, akik, mint önkéntesek vesznek részt a háborúban.

Különösen a bombázógépek kiszolgálásához szükséges hajózó személyzet kiképzésére vetnek súlyt.

Nemrég felállítottak egy repülő tisztiiskolát is, amelynek irányítását *Bishop* kanadai repülőtábornagyra bízták.

*

Sir Archibald Sinclair angol légügyi miniszter nem fukarkodik a számokkal, ha a brit légierők előkészületeiről tájékoztatja a nyilvánosságot. Az alsóházban kijelentette, hogy az alig néhány hónappal ezelőtt felállított gyakorló repülő szövetség (Air Training Corps = A. T. C.) 190.000 tagot számlál, akik 1340 századba vannak beosztva.

Ez a szervezet a haderőn kívüli repülő kiképzéssel foglalkozik és a német Hitler-Jugend repülő alakulatainak felel meg.

*

Alfredo Desleque dos Santos Cintra repülőezredes lett a portugál légierők parancsnoka.

*

Az angol-kínai katonai egyezmény egyik pontja szerint Anglia Indiában, Szingapurban és Burmában repülőgépgyárakat és támaszpontokat létesít *Csangkajsek* számára. Ha Anglia Japánnak hadat üzen, a kínai hadsereg *Popham* angol repülőtábornagy parancsnoksága alá kerül.

Amerikai támaszpontok Kínában. *Clagget* amerikai repülőtábornok megszemlélte a kínai légierőket és megszervezte az amerikai segítséget. Ennek ellenében Kína valószínűleg légi támaszpontokat enged át az Egyesült Államoknak Japán ellen.

*

Feléled a francia repülés? A francia légügyi államtitkár hirdetményt tett közzé, amely felhívja a francia ifjúságot, a megszállott, valamint a meg nem szállott Franciaország területén, hogy lépjenek be a francia repülő akadémiára (École de l'Air), ahonnan a hallgatók mint repülőtisztek fognak kikerülni.

A Bréguet-gyár is bontogatja szárnyait, mert a toulousei lapokban szakmunkásokat és műszaki személyzetet keresnek a Bréguet-repülőgépgyár részére.

*

Csile és az Egyesült Államok között a repülő-kapcsolatok egyre szorosabbá fonódnak. Csilében feltűnően kevés a hadianyag, különösen a repülőgép. A csilei kormány amerikai szállításokkal szeretne segíteni a helyzeten. Szóba került, hogy a »bér- és kölcsönegyezmény«-t esetleg Csilére is kiterjesztik.

Három csilei katonai bizottság tartózkodik jelenleg Amerikában. Egy repülőbizottság a pilótakiképzést tanulmányozza. A másik repülőgépvásárlások céljából időzik az Egyesült Államokban, míg a harmadik egyéb hadfelszerelési cikkek — főleg légvédelmi fegyverek — szállítása felől folytat tárgyalásokat. Ezenkívül egy negyedik bizottság kiküldése is szóbakerült, amelyben egy repülőaltábornagy és a volt légügyi államtitkár vesznek részt.

A Csilében működő amerikai légügyi attasé mellé beosztott amerikai repülőtisztek számát néhány fiatal repülőtiszttel szaporítják.

*

Az Egyesült Államok kormánya tervszerűen építi ki légi és tengerészeti támaszpontjait, az egyik oldalon az Atlanti-óceán, a másik oldalon a Csendes-óceán övezetében. Grönland és Izland után a Trinidad-szigeten, a Carenage-öböl birtokba vétele következett, amelyet nyomon követ a Csendes-óceán közepén fekvő Midway-szigetek légi és tengerészeti támaszpontjának átvétele, majd az alaskai Dutch-Harbour, amely szeptember 1-én állítólag szintén üzembe helyezhető lesz.

Az utóbbi ma már nem Szovjet-Oroszország, hanem Japán elleni védelemre szolgál.

*

Katonai repülés.

Szovjet légitámadások Románia ellen. Bukaresti jelentés szerint a román fővárost négy nagyobb légitámadás érte. Újabban a Szovjet csak apróbb gyujtóbombákkal támad a fővárosra, amely tökéletesen el van sötétítve. (A szórakozó helyek már este 9 órakor zárnak.)

*

A Szovjet alkalmazásában lévő amerikai Martin-bombázók, valamint a szovjet Rata-vadászgépek — román repülők megfigyelése szerint — nem elég mozgékonyak. Emiatt a német gépekkel szemben szembeötlő hátrányban vannak.

*

Mikor lesz a levegőben Nagybritannia éppoly erős, mint Németország? Erre a kérdésre *Sinclair* légügyi miniszter a következő dodonai választ adta: »Ígéretekre nem ragadtatom el magam, de biztosíthatom az alsóházat, hogy nem fogunk kímélni semmi fáradságot először a paritás, azután pedig a légi felsőbbség elérése érdekében.«

Kétségtelen, hogy a petsamói angol légitámadásnál az angol hivatalos jelentés csak 3 Messerschmidt 109 és 1 Junkers Ju. 87 megsemmisítését állítja, míg ugyanakkor *16 angol repülőgép elvesztését ismeri be;* az egyik boulognei angol támadásnál pedig az angol jelentés 5 Messerschmitt 109 F-típusú német vadászgép megsemmisítése mellett *5 angol bombázó és 5 angol vadászgép elvesztését említi.*

Ilyen jelentések után az angol légügyi miniszter természetesen nem üthet meg túlságosan bátorító hangokat.

*

A légiháború veszteségei Angliában 1941 júniusban — a Reuter-iroda jelentése szerint — a következők voltak:
399 halott,
461 sebesült,
7 eltűnt.
A halottak között volt:
175 férfi,
160 nő,
64 gyermek.
Halottakban Anglia teljes vesztesége:
1940 második felében: 23.960,
1941 első felében 18.314 volt.

Szovjet területeken is kötelesek a polgári egyének légoltalmi szolgálatot teljesíteni. Ez a kötelezettség férfiaknál 16-tól 60, nőknél 18-tól 50 éves életkorig terjed. Még a 8—16 éves gyermekeket is beosztják könnyebb légoltalmi szolgálatra.

*

A Csatornában elhelyezett német mentőbóják a tengerre leszállni kényszerült vagy leugrott német repülők megmentésére szolgálnak. Négy fő befogadására alkalmasak. A búvárhajók parancsnoki tornyára emlékeztetnek és ruha, egészségügyi felszerelés, élelmiszer, valamint híradó felszerelés található a fülkéjükben.

*

300 fascista-ifjút vesznek fel november elsején az olasz repülőakadémiára. Az előírt életkor: 17—22.

*

Ecuadori ejtőernyős alakulatok szállottak földre a Peruhoz tartozó Puerta, Bolivar és Machalo szigeteken és néhány órával az ecuador-perui fegyverszünet megkötése előtt birtokba vették azokat.

*

Egy millió ember vett részt Angliában azon a nagyszabású hadgyakorlaton, ahol a partraszállás elleni védelmet gyakorolták. A partraszállókat kanadai gyalogság képviselte.

*

Az egyik moszkvai légitámadásnál az Oroszországban időző angol katonai bizottság vezetője: *MacFarlane* altábornagy is megsérült. Egy német gyujtóbomba az angol bizottság lakóhelyének közelében csapott le. Az angol tisztekkel együtt az altábornagy is segített a bombát ártalmatlanná tenni, miközben égési sebeket szenvedett.

Légiforgalom.

Az indiai brit légiforgalom vezetőjét: Frederick *Tymmset*, az angol király nemesi rangra emelte.

*

A légtér megosztásáról rendelet látott napvilágot az Egyesült Államokban. E szerint 5200 m magassági határig bármily osztályhoz tartozó repülőgépek szabadon közlekedhetnek, míg ennél magasabban a légierők repülőgépei.

*

Az európai államok kiszorítása a délamerikai légiforgalomból. Az Egyesült Államokban olyan törvényt hoztak, amely lehetővé teszi a délamerikai államok anyagi támogatását abból a célból, hogy az európai vállalatok délamerikai légiforgalmának részvényeit megvásárolják és az európai származású repülőgépeket amerikaiakkal cseréljék ki.

*

Bolíviában a németek teremtették meg a légiforgalmat. Bolívia kormánya a német légiforgalmi vállalatnak a nacionalizálás ürügye alatt ennek ellenére felmondta a koncessziót, illetve a német személyzetet, az igazgatóktól a szerelőkig, egytől-egyig elbocsátotta.

A nacionalizálás — amint később kiderült — abban állott, hogy a vállalat üzemét átvette az Egyesült Államok egyik nagyvállalata: a *Panamerican Airways* és a fontosabb vonalakon most ez bonyolítja le a forgalmat amerikai gépekkel és amerikai személyzettel, míg a német Junkers-gépeket lefoglalták és üzemen kívül helyezték.

A bolíviaiak kezében csak egy jelentéktelen belföldi vonalat hagytak meg, amely egy bányavállalat érdekeit szolgálja.

Az Egyesült Államok kormánya 600 ezer dollárt szavazott meg Bolívia légiforgalmának átállítására. Ennek felét amerikai Lockheed-gépek vásárlására fordítják.

*

A L. A. T. I., Olaszország légiforgalmi vállalata, amely Dél-Amerikát Olaszországgal kívánta összekötni, Brazíliában üzemi akadályokra talált. A nehézséget az angol-amerikai ásványolajfinomítók okozták, amelyek az olasz vállalatot nem voltak hajlandók ellátni üzemanyaggal. Olasz részről remélik, hogy az ügyet sikerülni fog kedvezően elintézni.

*

Légiforgalom az Atlanti-óceán fölött. Angol és amerikai részről jelentékeny érdekek fűződnek ahhoz, hogy az Atlanti-óceán fölött minél sűrűbb legyen a légi-összeköttetés. A két földrész között közlekedő repülőgépeket főleg futárszolgálatra, posta szállítására, valamint a levegőben átszállított katonai repülőgépek személyzetének Amerikába történő viszszaszállítására használják.

Az angolok háromféle járatot tartanak fenn.

Az *Atfero* (Atlantic Ferry Organisation) vállalat Consolidated B-24 »Liberator« típusú négymotoros bombázógépekkel tartja fenn a forgalmat.

A *British Overseas Airways Corp.* havonta 2—3 járatot indít mindkét irányban. (Az amerikai végállomás: Baltimore.) Erre a célra egy négymotoros Boeing A-314 vízi repülőgépet használ, míg a két másik, hasonló vízi repülőgépével Anglia és Nyugat-Afrika között tartja fenn a légiösszeköttetést.

A *British Overseas Airways Corp.* átépített amerikai bombázókkal is tervez rendszeres légijáratokat hetenkint egyszer mindkét irányban Anglia és Kanada (Montreal) között.

Ezenkívül az amerikaiak is rövidesen beállítanak egy új légijáratot — a Panamerican Airways légijáratain kívül — heti két-háromszori indulással mindkét irányban, az amerikai légierők repülőgépeivel (Boeing B-17). Egyes hírek szerint ezek a futárjáratok július közepén már meg is indultak.

Műszaki és vegyes hírek.

Brazília szerepe az amerikai repülőgépszállításoknál. Az Egyesült Államok nemcsak Kanadán keresztül szállítanak repülőgépeket a brit légierőknek, hanem Brazílián és Nyugat-Afrikán keresztül is.

Az Egyesült Államok és Brazília kormánya egyezményt kötött, amelynek értelmében Brazília lehetővé teszi, hogy a brit hadseregnek szánt amerikai repülőgépek Brazília területén leszállja-nak, ott szétszedjék azokat és hajókon Afrikába szállítsák.

Nyugat-Afrika partjain szerelik a gépeket ismét össze és onnan repülnek velük tovább a Csád-vidéken át Egyiptom felé.

*

Szaporítják a repülőgépjavító műhelyek számát Amerikában. Eddig 6 repülőgép- és motorjavító műhely volt az Egyesült Államokban. Ezentúl 11 lesz. Egy-egy javítóműhely, amely egyúttal anyagszertár is, 14 millió dollárba kerül. Az új arzenáloknak külön repülőterük is lesz, ahol a kijavított gépeket berepülhetik.

*

Az amerikai gépkocsiipar egy részét a repülőgép- és motorgyártás szolgálatába állítják. A »Zürcher Zeitung« szerint ez az átállítás csak 1942 második felében fogja éreztetni hatását.

*

Az amerikai repülőipar hat legnagyobb vállalatának tiszta bevétele 1941 első negyedében 13.74 millió dollár volt, az 1940 első negyedében kimutatott 8.77 millió dollárral szemben.

*

10.000 hordó repülőbenzin a Szovjetnek. Ickes, az Egyesült Államok belügyminisztere utasította az anyaggazdálkodási hivatalt, hogy az orosz kormány részére opciót biztosítsanak 10.000 vashordó repülőbenzin megvásárlására, amelyre egyidejűleg a kiviteli engedélyt is megadták.

A 10.000 hordó benzin nem több, mint 100 darab korszerű bombázógép tízszeri teljes feltöltése.

Ha az amerikai segítség a jövőben is csak ilyen mértéket fog megütni és a Szovjet — a világ második legnagyobb olajtermelő állama — benzinben is amerikai segítségre szorul, akkor ott a jövendő nem sok jót ígér.

*

A berlini Ufában a »Stukák« című film bemutatásával kapcsolatban az előcsarnokban repülőgépkiállítást rendeztek, amelynek keretében bemutatták a német légierők zuhanóbombázóit.

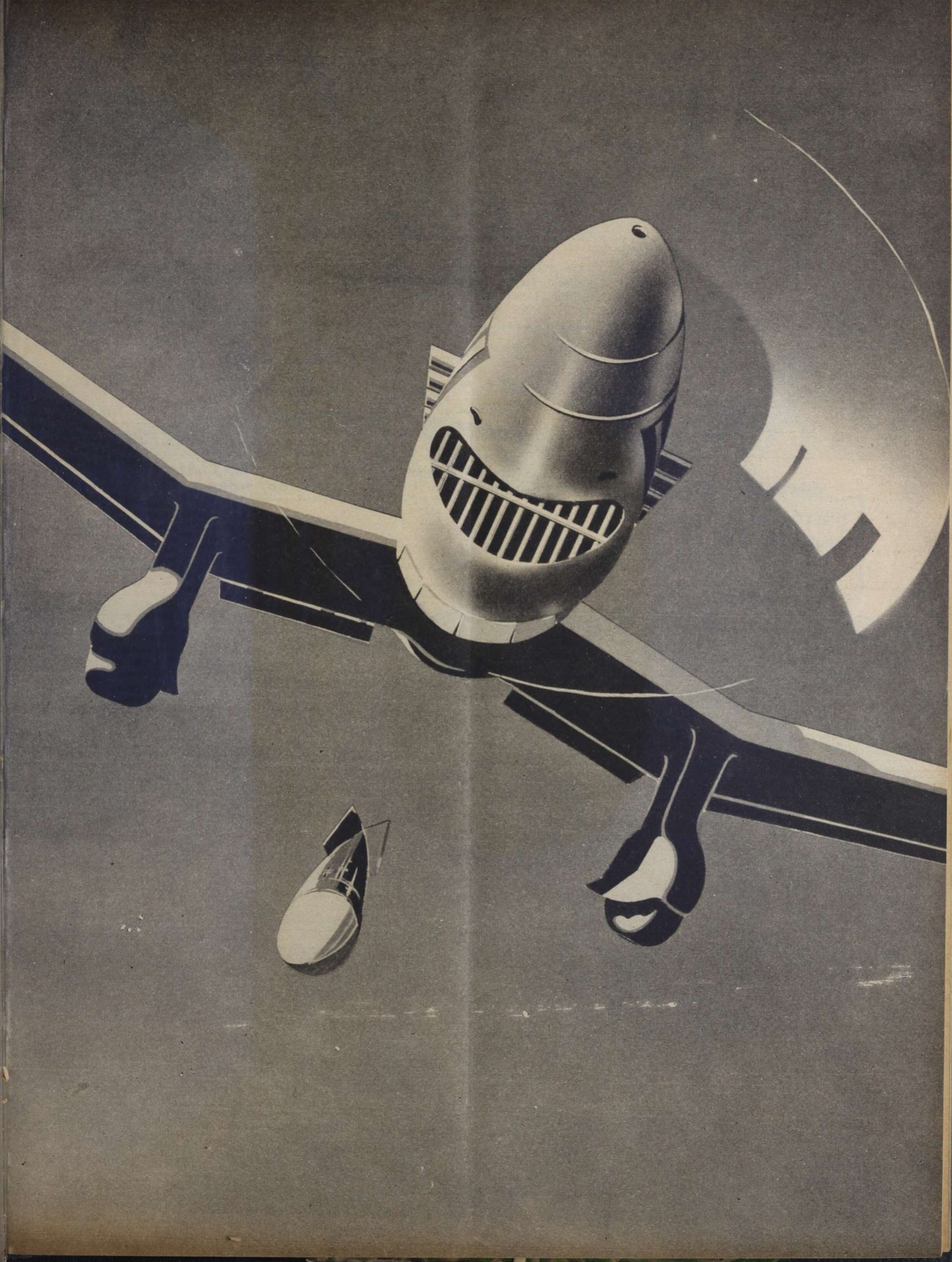
*

Ellenséges repülőgépek helyének meghatározása rádióhullámokkal. A svájci *Interavia* említést tesz egy amerikai szabadalomról, amelyet Angliában állítólag már rendszeresítettek az ellenséges repülőgépek helyének és erejének meghatározására. A készülék, amely rádióhullámokkal dolgozik, a hír szerint, bevált s az angol rádióipar nagymennyiségben gyártja. Csak egy a baj: meglehetős nagy szakszemélyzetet igényel. Ez pedig nincsen. A szárazföldi hadsereg és a légierők részére 7—8000, a haditengerészet részére pedig további 2000 egyénre van szükség — az új szervezet kiépítésénél —, akik a rádiótechnikában elméleti és gyakorlati ismeretekkel rendelkeznek, azonkívül még 3300 nőre is.

Amerika és Ausztrália szintén foglalkozik azzal a tervvel, hogy rendszeresítse ezt a berendezést.

*

Léggömbgátak Amerikában. A partvidék védelmére az Egyesült Államok-



ban léggömbgátakat akarnak alkalmazni. Egyelőre 6000 záróléggömb megrendelése került szóba. Az egyik gumigyár állítólag már megrendelést is kapott megfelelő léggömb-szövet előállítására.

*

50 millió dollár tűzoltóberendezésre. Fiorello La Guardia, Newyork főpolgármestere, akit az amerikai légoltalom élére állítottak, a kongresszustól 50 millió dollárt kér a városok tűzoltóberendezéseinek kiegészítésére és korszerűsítésére.

*

Olaszország légoltalmi felügyelője Luigi *Gambelli* tábornok lett.

*

A Daimler-Benz alaptőkeemelése. A repülőgépmotorok gyártásával erősen foglalkoztatott német Daimler-Benz gyár 39 millió márkát kitevő eredeti alaptőkéjét 1940 ősszel 50 millió márkára, most pedig 75 millió márkára emelte. (Osztalék: 7½%.)

*

Alaptőkeemelés a BMW-nél. A Bayerische Motorenwerke A.-G. 1940-ben 15 millió márkáról 22.5 millió márkára, az idén pedig 50 millió márkára emelte fel alaptőkéjét. (Osztalék: 8%.)

Az Askania-Werké-hez tartozó Kreiselgeräte G. m. b. H. alaptőkéjét 3.5 millió márkáról 6 millió márkára emelte.

*

Az Avia repülőgépgyár, amely a cseh protektorátus területén működik, 6% osztalékot fizetett részvényeseinek.

*

A Breda-repülőgépgyár Olaszországban 126 millió líráról 200 millió lírára emelte alaptőkéjét.

*

Az Alfa Romeo motorgyár 93 millió líráról 240 millió lírára emelte alaptőkéjét. Alaptőkeemelés volt ezenkívül az olasz »Reggiane« repülőgépgyárban is, 55 millió líráról 90 millió lírára.

*

Az olasz repülésügyi szaksajtó irányítását átvette a légügyi minisztérium, ahol a sajtóosztály élére Amadeo *Mecozzi* vezérőrnagy került.

*

Az amerikai repülőgépgyárak júliusban az előirányozott 1800 helyett csak 1476 repülőgépet állítottak elő. A késedelem oka: *légcsavarhiány.*



A prágai gép utasa.

Ragyogó nyári reggel borult a budaörsi repülőtér fölé. Mint mindig, most is mozgalmas élet lüktetett a zöld gyepen. Néhány iskolagépet startra készítettek elő és az oktató felügyelete mellett dolgoztak a növendékek.

Távolabb fiatal pilótatisztek álltak kis csoportban, élénk beszélgetésben. Társuk szakította őket félbe, amint a hangár felől már messziről integetve hozzájuk közeledett.

— Fiúk, tudjátok már, Szentpétery Sanyi felszáll! Berepüli az új vadászgépet.

Mind a hang felé fordultak.

— Ki mondta?

— Honnan tudod?

— Hol van Sanyi?

Röpködtek a kérdések.

— Ott van a hangárban. Nézzétek, már tolják ki a Heinkel-t, — mutatott a gyep széle felé.

És valóban, kecses, csillogó fémmadár gurult a betonra.

— Sanyi, Sanyi! — kiáltották a gép felé, mire magas napbarnított fiatal tiszt jött az izgatott csoport felé.

— Mi az, fiúk? Miért izgultok? Tudjátok, hogy csalánba nem üt a mennykő.

Hófehér fogai villogtak és vidám nevetése magával ragadta a többieket is. Kelemen százados maradt csak komoly.

— Sanyi, ne csinálj bolondságokat. Új gép, ne könnyelmüsködj! Szükségünk lesz még rád.

Szentpétery nevetve tiltakozott.

— Öregem, ne érzékenykedj. Vén róka vagyok én, nem fog ki rajtam egy ilyen kis masina. Gyerünk, nézzük meg, rendben van-e minden.

Alig indultak el, egyre erősbödő motorzúgásra lettek figyelmesek.

— Melyik ez, — kérdezték az elősiető repülőtéri ügyeletestől.

— A prágai utasgép! — válaszolta sietve.

— Ezt előbb megnézzük, — indítványozta Szentpétery — addig nem szállok fel, mert még azt hinnék, hogy nekik szól a mutatvány, ha esetleg kényszerleszállást végzek.

— Ne csinálj rossz vicceket, — ütötte hátba az egyik társa, és elindultak a gép felé, mely símán földet ért.

Mire odaértek, kinyílt a gép ajtaja és az utasok óvatosan lépkedtek le a keskeny kis lépcsőn.

— Semmi érdekes, — mondta csalódottan Bartha hadnagy és már indulni akartak, mikor megjelent az utolsó utas. Karcsú, magas, vöröshajú, feltűnően szép asszony. Idegen és izgató. Amint vigyázva siklott le a kis lépcsőn, valami párducszerű volt a mozdulatában. Egy gyönyörű, veszedelmes ragadozó. Vállán fényképezőgép, kezében kis krokodil-bőrönd.

A tisztek összesúgtak.

— Milyen gyönyörű!

— Láttál ennél szebbet?

— Bűbájos!

Már úgy látszott, elmegy a csoport mellett, mikor észrevette Szentpéteryt, aki szinte hipnotizálva követte szemeivel. Mosoly villant az arcán és így még elbűvölőbb volt. Minden tétovázás nélkül odalépett a főhadnagyhoz és angolul megszólította.

— Nem lenne kissé segítségemre, idegen vagyok, nem értem a nyelvüket.

— Hogyne, boldogan, — dadogta és elindult az asszony mellett, mert az ügyeletes türelmetlen jelekkel adta értésére, hogy az útlevélvizsgálat még hátra van. Gyorsan túlestek a hivatalos formákon.

— Most ajánljon még egy jó szállodát, — fordult a főhadnagyhoz a szép idegen, miközben az megállapította, hogy még nem látott soha ilyen tébolyító zöld szemeket.

— Talán a Hungária megfelelne, — válaszolta, egy kicsit megkésve. Az asszony észrevette elragadtatott pillantását és azt egy mosollyal nyugtázta.

— Szóval a Hungária. Jó. Megfogadom a tanácsát, — majd kezetnyujtva hozzátette:

— Remélem, felkeres.

Szentpétery a keze fölé hajolt és csak most pótolta zavarában elkövetett mulasztását és bemutatkozott.

— Katja Myrov, — viszonozta az asszony és évődve tette hozzá: — nem felejti el?

Kiléptek az épületből, az asszony autóba szállt és elrobogott a város felé.

— Katja! — súgta a levegőbe és lehúnyta szemét, még érezte a puha kezet, az exotikus parfőm bódító illatát...

Kirohant a gyepre, nem nézett pajtásai felé. Most ne szóljanak hozzá, ne kérdezzenek semmit. Belevágta magát a vezetői ülésbe és hajrá! Repülni, kitombolni magát, különben megszakad a szíve nagy boldogságában.

A fiúk csak a motor berregésére figyeltek fel. De ekkor a Heinkel már nekiszaladt, fellibbent a magasba és pillanatok alatt belefúrta magát a ragyogó, végtelen kékségbe.

Kelemen százados fejcsóválva nézett utána.

— Nem tetszik nekem ez a Sanyi.

A többiek nevettek.

— Nincs annak semmi baja, csak fejébe szállt a szép idegen, akár a pezsgő. Ott fenn majd lehűti magát.

De ők is megdöbbentek, mikor látták, milyen nyaktörő mutatványokba kezd. Egyik looping-ot a másik után csinálta, majd leszállt és olyan alacsonyan zúgott el a föld felett, hogy szinte elállt a lélegzetük. Kelemennek ökölbe szorult a keze.

— Megállj, gazember, ezért a vagánykodásodért felelni fogsz! Meg van őrülve!

Aggódva figyelték, míg végre felkiáltott Csepreghy hadnagy.

— Leszáll, jön már Sanyi!

Még néhány izgatott pillanat. A Heinkel gurul a gyepen és megáll a betonon. Mind oda akartak rohanni, de Kelemen rájuk parancsolt.

— Itt maradtok!

A fiúk megálltak.

Szentpétery kiugrott a gépből és vidáman integetett feléjük. Majd rosszat sejtve, elindult a csoport felé.

— Főhadnagy úr! — rivallt rá szolgálati hangon a százados.

Szentpétery vigyázzba merevedett.

— Parancs, százados úr!

— Nem műrepülés volt a feladata, hanem egy új gép berepülése. Főhadnagy úr megszegte a parancsomat, a többit meghallja az irodában, ahol 12 órakor jelentkezik.

Szentpétery lelépett és feszesen tisztelgett. Alig tett azonban néhány lépést, Kelemen megváltozott hangon szólott utána:

— Sanyi, gyere vissza, — és szemrehányó hangon folytatta — hiába beszélek neked? Egy kaland miatt akarod a nyakadat törni? Verd ki az egészet a fejedből, nem neked való! Hidd el, csak baj lehet abból, ha ilyen ügyekbe keveredsz. Repülőnek tiszta fej kell, hagyd abba, míg nem késő!

Szentpétery nem válaszolt. Úgy érezte, árulást követne el Katja ellen, ha pajtásai előtt beszélne róla.

Némán tisztelgett és elhagyta a repülőteret.

A többiek aggódva néztek utána. Nem szóltak semmit, de az volt az érzésük, valami van a levegőben. Mint ahogy a sirály megérzi a vihar közeledtét.

A sárga kastély titokzatos lakója.

Öreg nyugdíjasok, kik az év minden szakában végigsétálnak a Gellérthegy ápolt útjain, ráérnek mindent megfigyelni. A legkisebb változás is szenzáció hatását kelti egyhangú életükben.

Ilyen nagy esemény volt az, mikor a nagy, kastélyszerű villa, mely már évek óta üresen állt, tavasszal lakót kapott. Hogy mikor jött, ki az új bérlő, milyen az életmódja, csak sok utánjárással tudták megállapítani.

Ha összetalálkoztak az öregurak a cirógató tavaszi napsütésben, nem beszéltek egyébről, mint a »Sárga kastély« lakójáról. Így nevezték a környéken a villát. Mindegyik tudott róla valamit. Idősebb külföldi úr, saját személyzetet hozott magával, köztük egy négert is és egy nagy fekete gépkocsit.



— Látták már a kutyáját? — borzongott meg a nyugalmazott főtanácsos. Nappal meg van kötve, de én láttam a mult éjjel, akkora, mint egy borjú, valóságos véreb. Mikor zajtalanul nekiugrott a kerítésnek és fogait vicsorította, a feleségem majdnem elájult...

Türelmetlenül szólt közbe az öreg igazgató.

— Én tudom legjobban megfigyelni, hiszen szomszédok vagyunk.

Óvatosan körülnézett, hangját suttogóra tompította, miközben beszélni kezdett:

— Látogatók csak éjjel jönnek hozzá. Csengetésükre magától nyílik az ajtó. Valamit mondanak a kutyának, akkor az morogva elkullog. A napokban nagy antennát szereltek a tetőre. Mult éjjel pedig nagyon érdekes felfedezést tettem. Nem tudtam aludni és kikönyököltem az ablakba, hogy egy kis friss levegőt szívjak. A mély csendben Morse-jeleket hallottam. Természetesen a Sárga kastélyból jött a hang. Az egész épület sötét volt, csak az egyik ablak sűrű függöny résén szűrődött ki gyér fény.

— Nagyon furcsa!

— Nem kellene a rendőrséget figyelmeztetni?

— Talán kém! — izgultak a többiek.

— Kényes dolog az ilyesmi, — tiltakozott az öregúr. — Talán külföldi diplomata és még én kerülnék gyanuba, mert figyelem. Az ember nem lehet elég óvatos ilyen esetekben.

Buzgón bólintottak a többiek.

— Igaza van, de mindenesetre szemmel tartjuk a gyanus idegent. Az csak nem bűn?

Csillogó szemekkel búcsúztak el egymástól. Ilyen érdekes lakója még nem volt a környéknek, mióta itt laktak.

Sötét csillagtalan éjszaka borult a Gellérthegyre, a sárga kastély lakója íróasztalánál ült és írt. Magas, ősz férfi, markáns vonásokkal, parancsoló tekintettel, kegyetlen keskeny szájjal. Hosszú, ápolt ujjai boszorkányos gyorsasággal táncoltak az írógép billentyűin.

Halk tompa berregéssel szólalt meg egy csengő. A férfi a szobát körülfutó faburkolat egy táblájához lépett, ujját végighúzta a szélén, mire a tábla zajtalanul félresiklott, az üregben egy kis rádióállomás zümmögött. Gyors mozdulattal fejére tette a hallgatót. Néhányat csavart, azután leült a készülék mellé. Beállította a kis mikrofont.

— Halló... halló... Kosmos... Igen, itt J. 100. Várom a parancsait, főnök! Itt minden rendben... (X. 77. megérkezett, eddig elég jól dolgozott... Most van ugyan egy kis kilengése, de azt is majd esetleg a hasznunkra fordítom.) R. 100. ma jelentkezett újabb utasításokért... A többi is jól dolgozik. Mindenről informálva vagyok... Van valami parancs? A repülőgépgyár megsemmisítése... Igen, 24 órán belül... Az embereim már mindent előkészítettek. Az összegek megérkeztek... Igen, főnök, igyekszem, hogy parancsainak eleget tegyek.

Letette a hallgatót és a fatábla egy nyomásra helyére ereszkedett. Visszaült a gép mellé, hogy folytassa munkáját, mikor az íróasztalon piros kis villanykörte gyulladt ki. A férfi felállt, megnyomott egy falba illesztett gombot és az ablakhoz lépett. Kikémlelt a sötét kertbe. A csendes éjszakában behallatszott a véreb dühös morgása.

Karcsú, magas árnyék suhant a pázsiton át.

Kegyetlen mosoly torzította el az arcát. Visszaült az íróasztalhoz. A fiókból fekete álarcot vett elő és feltette. A tapadó selyem csak villogó szemét és száját hagyta szabadon.

Halk kopogás után fiatal leány lépett a szobába. Az ernyős lámpa éles fényt vetett a belépőre, míg a férfi körvonalai csak homályosan rajzolódtak bele az árnyékba.

A lány remegve állt meg az íróasztal előtt és sápadtan meredt az ijesztő álarcra.

Fagyos hang süvített végig a szobán.

— Hogy mertél hívás nélkül jönni?

— A parancsot megkaptad! Már ott kellene lenned, hogy az utasítást végrehajtsd. Miért nem foglaltad el a kijelölt helyedet. Beszélj!

Eddig a lány görnyedten állta a vad támadást. Most hirtelen felegyenesedett és szembenézett a férfival. Félelemtől sápadt arccal lihegte:

— Nem teszem, nem bírom megtenni! Én nem tudok embert ölni!

A sötét szempár rávillámlott.

(Folytatása következik.)

REPÜLŐELSŐSEGÉLY

A legelővigyázatosabb üzem mellett sem kerülhető el, hogy kisebb-nagyobb sérülések elő ne forduljanak. Kezdhetjük a gépápolásnál, mikor a gépügyeletesek a rendszerint zsúfolt hangárban, a farokrácsok drótkikötései közt bújkálva keresztül, vasalások élében, kiálló drótszálakban sértik fel magukat, — folytathatjuk a gumikötél-indításoknál, ahol a gyenge kihúzás következtében, vagy a megijedt növendék kormány-előrenyomása folytán alacsonyan szálló gép készül a húzókat lekaszálni, akik nyakló nélkül vetik el magukat s egymás hegyén-hátán buknak el a lejtős talajon; más esetben a »gavallérstartal« imponálni akaró növendék gépéről idELőtt, teljes feszültség alatt lepattanó gumikötél rántja földre a legénységet, stb., a különféle esetek hosszú során szenvedhetnek a növendékek sérüléseket, nem is beszélve a kezdőnövendék nem mindig lehelletszerűen sikerülő leszállásai adta »plezurokról« és az első fordulójából túlhúzás következtében »dugóba esett« — nota bene, egyszerűen lecsúszott titán sérüléseiről, amihez még számításba kell venni a visszaszállításnál kettétörött cipelőrúd okozta sérüléseket, a terepet elárasztó és szépen fejlődni hagyott szerb-tüskebokroktól származó karcolásokat, — a vad csikó módjára nyargalászó porosfülűek botlásaiból keletkezett felhámsérüléseket és Isten tudja micsoda váratlan s az öreg sasok előtt is ismeretlen eredetű veszélyeket, amelyeket végeredményben kevésbé lehet a repülés biztonságának, mint inkább nagyreményű ifjaink rovására írni. De mindezen túlmenőleg se vége, se hossza azoknak a kisebb-nagyobb sérüléseknek, amelyek még nem kívánnak közvetlen orvosi beavatkozást, vagy pláne kórházbaszállítást, de kezelés nélkül sem maradhatnak.

Minden vitorlázórepülőüzemnél tehát legalább két, elsősegélynyujtásban járatos személynek mentőügyeleti szolgálatot kell tartania, ami természetesen nem jelent üzemből való kiválást, mert hiszen munkájuk csak baleset bekövetkezésére veszi kezdetét. Üzemben pedig rendszerint az indítócsoportnál tartózkodnak, tehát azon a helyen, ahonnan a baleset színhelyét mindenkor legjobban megközelíthetik.

Az elsősegélynyujtásnak a repülőüzemekben szükséges ismeretei elvileg nem haladják túl az elsősegélynyujtás általános kívánalmait, azok tehát bármely mentőállomáson tartott általános ismertető előadások keretében megszerezhetők, sőt ilyen előadásokat és tanfolyamokat úgy a cserkész-, mint a leventeintézmény is biztosítanak. Mégis adódnak különleges teendők, amelyekre viszont a gyakorlat ad útmutatást.

Igen helyes, ha a vitolrázórepülőcsoport vezetője (rendszerint a vezetőoktató), de annak helyettesei is megszerzik a szükséges ismereteket, ami által elkerülhető, hogy az elsősegélynyujtásban kiképzett növendék valami okból való távolléte, adott esetben nem várt helyzet elé állítsa a csoportot.

Az első kívánalom az elsősegélynyujtáshoz szükséges eszközök szakszerű összeállítása és higiénikus kezelése. Ezen a téren állapotainkban — sajnálatos módon — rendkívül sok a kívánnivaló. Nem egy hosszantartó gyógyulást igénylő komplikáció adódott abból kifolyólag, hogy az üzem mentőfelszerelése hiányos és tisztátlan volt. Találunk egyesületeknél olyan mentőládát, amelyben a »steril« gézek és vatták nyitott, beporosodott, piszkos csomagjai mellett földtől és olajfoltoktól szennyes tavotte-zsíros doboz, rozsdás drótfeszítőzár, száraz kenyér, fekete cipőfűző és egy piszkos pénztárca volt található. Másik »jól felszerelt« ládában garmadával állottak az üres üvegek, amelyeknek tartalma részben a torkokon (alkohol és konyak), részben a pilótaszoba bútorainak színezésére (jódtinktúra) folyt el. Akadt egyesület, amelynek mentőládáját a vármegyei egyesület hatalmas arányokban, olyan tökéletesen szerelte fel, hogy harminckilogrammos ládában két rohamzászlóalj összes sebesültjeinek bekötözésére elegendő vatta, s egy pestis által sujtott vidék összes lakóinak beoltására szükséges injekció állott rendelkezésre, de hiányzott belőle a sebbezin, vazelin, aszpirin, vetol, ricinusolaj, hyperol s hasonlók, egészen elemi gyógyeszközök, nem beszélve arról, hogy a csipeszek, ragaszok és köteszek tömkelegében egy gézvágásra szolgáló ollót viszont nem lehetett találni.

A repülőüzem sajátosságával járó sérülési nemek adják a repülő-mentőláda helyes felszerelését. Olyan helyeken, ahol a terepalakulat, vagy a vitorlázóhelynek a hangártól való távolsága, a csoportokat a hangártól messzebb való távozásra kényszerítik, ajánlatos egy kisebb felszerelési ládácskának helyszínre való kivitele, — ez a kézi mentőláda egyúttal az oktató »tábori székéül« is szolgál.

A kb. 60 centiméter hosszú, 40 cm széles és 30 cm magas, jól záró fedővel és Wertheim-zárral vagy lakattal ellátott, belül fehérre, kívül szürkére festett és vörös kereszt jelzéssel ellátott láda tartalma a következő:

Gyógyszerek:

1. Benzin 300 gr.
2. Jódtinktúra 100 gr.
3. Alkohol 200 gr.
4. Vetol 50 gr.
5. Vazelin (sárga) 2000 gr.
6. Cinkkenőcs 200 gr.
7. Burow-oldat 500 gr.
8. Sebhintőpor (bysteril) kisebb bakelittokban.
9. Dermatol, kisebb bakelit-tokban.
10. Menthol-szesz (csípés ellen) 100 gr.
11. Aspirin 50 tabl.
12. Chinin 5 por.
13. Eucarbon (közép doboz) 100 szem.
14. Szódabikarbóna 100 gr.
15. Ricinusolaj 100 gr.
16. Hyperoltabletták 20 drb.
17. Kevert gyomorcseppek 20 gr.

Kötszerek:

1. Sterilgéz 1 fm.
2. Sterilpólya (5 cm) 10 csm.
3. Sterilpólya (10 cm) 10 csm.
4. Nyitottpólya (5 cm) 10 tek.
5. Nyitottpólya (10 cm) 10 tek.
6. Kalikópólya (10 cm) 5 csm.
7. Kötözőgyapot (50 gr) 5 drb (steril).
8. Kötözőgyapot (100 gr) 5 dob. (nem steril).
9. Papírvatta (500 gr) 500 gr.
10. Terpentin kézmosószappan 1 drb.
11. Körömkefe 1 drb.
12. Háromszögű kendő 2 drb.
13. Törölköző 1 drb.
14. Esmark-pólya 1 drb
15. Leucoplast (2 cm) 2 tek.
16. Leucoplast (5 cm) 1 tek.
16. Kramer sín 2 drb.

Műszerek:

1. Egyenes sebészolló 1 drb.
2. Anatomiai csipesz 1 drb.
3. Szálkacsipesz 1 drb.
4. Horgascsipesz 1 drb.
5. Vésőgombos kutasz 1 drb.
6. Kis genytál 1 drb.

Ezzel a felszereléssel nemcsak az elsősegélynyujtó szolgálatos, de szakorvos is jól boldogul s minden olyan esetben segítséget nyujthat, mikor a sérült helyszínen hagyható.

Legelső kívánalom ennek a mentőládának higiéniai szempontok figyelembevételével való, feltétlen sterilen tartása. Abban a pillanatban, midőn megbontott csomagot nyitvahagyunk, a láda tartalmához piszkos kézzel nyúlunk, a csiszoltdugós üvegekbe zárt jódtinktúrát nyitvahagyjuk, a láda tartalma használhatatlanná, illetve egészségre károssá válik. A vonatkozó óvintézkedést rendszabályokat nemcsak az üzembiztonság jólfelfogott érdeke diktálja, hanem szigorú előírások is meghatározzák.

Tisztaság fél egészség s ne feledjük el, hogy a repülő egészségi állapota és mindenkor kifogástalan kondiciója a repülés biztonságának alapfeltétele. Sem rossz közérzet, sem egyéb bántalmak nem befolyásolhatják az üzemben résztvevő növendékeket, ezért a mentőláda tartalma a fenti összeállításban, mindezeknek a szempontoknak figyelembevételével, a repülőüzem zavartalanságát már önmagában biztosítja.

Az elsősegély mentőláda tartalma állandó és maradandó érték, tehát nem felesleges beruházás, ami azt jelenti, hogy beszerzése és karbantartása az egyesületek elsőrangú érdeke.

vitéz Hefty



ÜZEMI JELENTÉSEK

JÚNIUS. Danuvia S. E. *Össz felszállások száma:* 17. *Repült idő összesen:* 47' 40".

JÚLIUS. Cserkészrepülők, Budapest. »*A*« *vizsgát tett:* Molnár Joachim, Szilágyi András, Tóth Imre, Walter Gyula, Vass Jenő, Horváth Károly, Jurenka Tibor, Parádi Ervin, Németi Tibor, Erényi Egon, Koczka Lajos, Schlederer E., Furján Géza, Mészáros János, Hadák Ottó, Irányi Béla, Réder Károly, Ambrosits A., Békési Oszkár, Fekete Ferenc, Gyökér László, Birgés Sándor, Lázár Árpád, Mező György, Szombathelyi E., Maróti Rezső, Bata József, Borbás József, Horváth Gábor, Trosztig Gusztáv, Varga Elemér, Lingauer Péter, Winkler László. *Össz felszállások száma:* 2460. *Repült idő összesen:* 20 h 22' 35".

BSE csörlőkeret, I—II. *Teljesítményrepülést végzett:* ifj. vitéz Hefty Frigyes. Típ. Pilis. Nap 28. Felsz. Gödöllő. Lesz. Fót. Táv. 15 km. Mag. 1000. Idő 1 h 5'. »*A*« *vizsgát tett:* Reigl Ottó, Körmendy Károly, Kuncze Árpád, Piazza Péter, Bajkay László, Takács Tibor, Szirmay László, Mattl Ferenc, Gyöngyössy József, Kelényi László, ifj. Sereg Kálmán, Szabó Loránd, Nagymarosy Mihály, Szücs József, Rudas Ferenc, Horváth Kamilló, Tatár Béla, Marosi Endre, Beregszászi István, Szalay Pál, Buzás László, Fülep Lajos, vitéz Diószeghy György, Schack Béla, Kovács István, Tóth István, Szücs Jenő, Pászti Péter, Márton János, Nagy Miklós, Csábi László, Tillner Emil, Török István, Hanyi Zoltán, Kővári István, Pák István. »*B*« *vizsgát tett:* Hernádi Ferenc, Leveszy Ottó. »*C*« *vizsgát tett:* ifj. vitéz Hefty Frigyes. *Össz felszállások száma:* 1347. *Repült idő összesen:* 11 h 06' 39".

MOVERO, Budapest. »*A*« *vizsgát tett:* Sáth Gyula, Borsos József, Czukál Zoltán, Hollósi Sándor, Hangai József. »*B*« *vizsgát tett:* Holtság Ferenc, Zaubek József. *Össz felszállások száma:* 347. *Repült idő összesen:* 12 h 34' 14".

BSzKRt SE Repülő Osztálya. Repülési tilalom miatt a hó folyamán felszállást nem végeztünk.

Pamutipari Sportrepülő Szakosztály. *Össz felszállások száma:* 44. *Repült idő összesen:* 0 h 15' 00".

Győri Aero Club. »*A*« *vizsgát tett:* Mouillard Róbert, Pető Imre, Nemes Mihály, Kulcsár Sándor, Rappensberger Sándor, Szabó György, Rhédey Antal, Környei László, Szabó Alajos, Darnói Aladár, Burján László, Reider József, Szabados László, Vincze László, Molnár Lajos, Kovács László, Boa Jenő, Peregi Andor, Tullner Mátyás, Török Tamás, Kiss László. »*B*«*-vizsgát tett:* Fügh Rezső, Czakler Ervin. *Össz felszállások száma:* 825. *Repült idő összesen:* 13 h 55' 29".

MOVERO Esztergom. *Teljesítményrepülést végzett:* Pék Gyula, típ. Vöcsök. Nap VII. 18. Idő 5h 03' Potyondi István, típ. Vöcsök, Nap VII. 18. Idő 5 h 15'. »*A*« *vizsgát tett:* v. Sinka László, Békási Emil, Dubovszky Ádám, Szabó Gábor, Gaál József. »*B*« *vizsgát tett:* Bánsághi Pál, Bartsch Ottó, Csipkay József, Mohácsy Károly, Krasznai József, Rónay Kálmán, Szacsányi Kajetán, Dubovszky Ádám, Gabula János. »*C*« *vizsgát tett:* Kopácsik László, Kölüs Gábor, Mohácsy Károly, Bartsch Ottó, Bánsághi Pál, Krasznai József. *Össz felszállások száma:* 943. *Repült idő összesen:* 41 h 19' 01".

Délvidéki Aero Klub Kiképző Kerete, Algyő. »*A*«*-vizsgát tett:* Kiss Imre, Kontraszty Endre, Salánki István, Berényi Sándor, Piukovich Dezső, Tassi Kálmán, Vajda Antal, Koronka Pál, Reményi Lajos, Kantár Tibor, Kakuszi József. »*B*«*-vizsgát tett:* Takács Zoltán, Kiss Imre, Sztankó László, Berényi Sándor, Kontraszty Endre. *Össz felszállások száma:* 1292. *Repült idő összesen:* 7 h 37' 02".

MOVERO, Gyöngyös. »*A*« *vizsgát tett:* Berentés Tamás, Bóta József, Bodnár Emil, ifj. Csépány Béla, Csépány Miklós, Dománszki Sándor, Előzázi Kálmán, Jankovics Zoltán, Kovács Gáspár, Karórs József, Károdi László, Kispap Ernő, Kiss Imre Aurél, Molnár Béla, Molnár Sándor, Mahunka Szabó Lajos, Nabóczki Emil, Neupert József, Papp János, Palankai Bertalan, Pák István, Polgári József, Román István, Sárfi László, Sombegyi László, Szabó János, Szilvássy László, Tamássy Endre, Vámos László. »*B*« *vizsgát tett:* Muskatal János. *Össz felszállások száma:* 1945. *Repült idő összesen:* 9 h 49' 55".

Cserkészrepülők, Kolozsvár. »*A*« *vizsgát tett:* Bartha Béla, Nagy László, Fejér Gizella, Lázár Kálmán, Császár Tibor, Fogarasi István, Tóth Gyula, Soós András, Andrasovszki Barna, Beke Ernő, Farkas Dániel, Fazekas Tibor, Kocsis István, Nagy Pál, Rózsa János, Vincze József, Berkessy Márton, Borbély Géza, Orosz Attila, Péter Pál, Szabó Lőrincz, Almásy Béla, Kabdibó Ferenc, Kurkó György, Szacsva József, Holló Sándor. »*B*« *vizsgát tett:* Hunér Károly. *Össz felszállások száma:* 953. *Repült idő összesen:* 6 h 53' 02".

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület. »*A*« *vizsgát tett:* Varga Sándor. »*B*« *vizsgát tett:* Móricz Miklós. *Össz felszállások száma:* 137. *Repült idő összesen:* 1 h 15' 31".

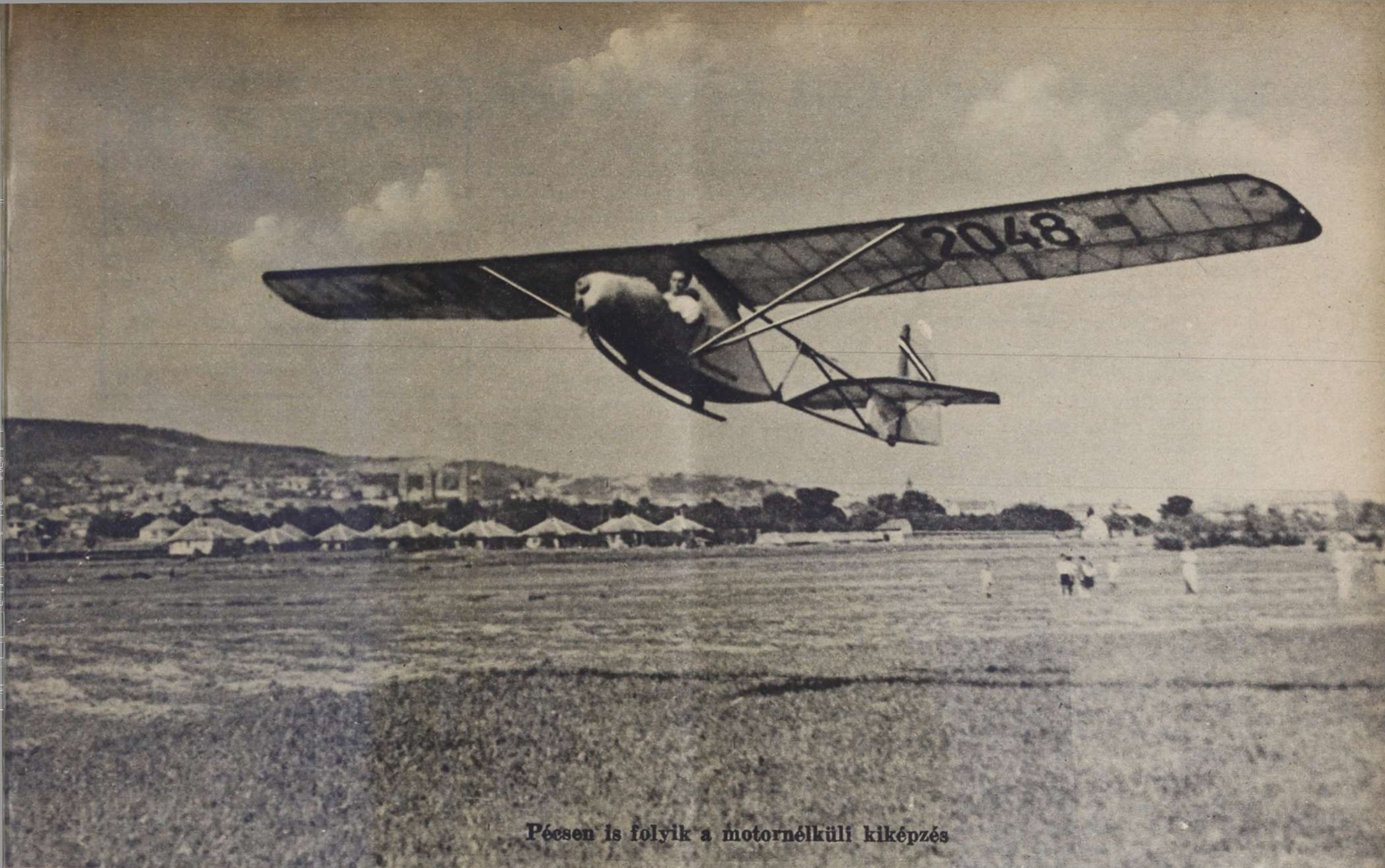
Debreceni Repülő Club. »*A*« *vizsgát tett:* Torockai Oszvald, Fegyverneki Tibor, Kocsár Imre, Matkó János, Bálint Mihály, Tamás János, Török Ferenc, Jenei Jenő, Horváth Olivér, Sárady Zoltán, Nagy Kálmán, Molnár Miklós, Veress András. »*B*« *vizsgát tett:* Erdei Tibor. »*C*« *vizsgát tett:* Nagy Gyula, Pánczél Miklós. *Össz felszállások száma:* 916. *Repült idő összesen:* 10 h 22' 32".

Bükk—Mátravidéki Aero Club. »*A*« *vizsgát tett:* Kaposvári István, Falusi János, Kreffy Iván, Lakner László, Pálla Ernő, Czakó Frigyes Lajos, Mandl Ernő, Dmalóvszky Zoltán, Horváth László, Csikos Jenő, Barta István, Gombos Tihamér, Halász László, Mauks József, Turóssik Árpád, Várady István. *Össz felszállások száma:* 690. *Repült idő összesen:* 2 h 18' 27".

Pécsi Repülő Kiképző Keret. »*A*« *vizsgát tett:* Horváth Bertalan, Horváth György, Takács Zoltán, Csillag Endre, Torondy Kálmán, ifj. Tóth Gábor, Szélier László, Percsi Károly, Veszely István. »*B*« *vizsgát tett:* vitéz Kelemen Dezső. *Össz felszállások száma:* 743. *Repült idő összesen:* 8 h 01' 54".

Csongrádvármegyei Cserkészrepülők. »*A*« *vizsgát tett:* Benkő Andor, Albert Mihály, Csürke László, Érszeghy Andor, Schwartz Kurt, Lackner János, Malovitzky József, F. Nagy Lajos, Inczédy Miklós, Purutzky István, Kenedy Zoltán, Szpevár György, Csanda Ferenc, Fazekas József, Hartai János, Mester László, Retzler Géza, Varga Lajos, Bajza Miklós, Gulyás Sándor. »*B*« *vizsgát tett:* Mester László. *Össz felszállások száma:* 1284. *Repült idő összesen* 8 h 18' 26".

248. RMST Cserkészrepülők. *Össz felszállások száma:* 39. *Repült idő összesen:* 14' 50".



Pécsen is folyik a motornélküli kiképzés

Országos Repülőmodel Verseny

A Magyar Aero Szövetség közli, hogy

1941. évi XIX. Országos Repülőmodel Versenyét szeptember hó 28., október hó 5. és október hó 12-én tartja meg az alanti elosztásban:

1. Szeptember hó 28-án:

Budaörs-Farkashegyen vitorlázórepülőmodelek versenye, lejtőmentén, kézből indítva

2. Október hó 5-én:

Budapest-Rákosmezőn gumimotoros és mechanikai motoros repülőmodelek versenye kézi és földi indítással.

3. Október hó 12-én:

Budapest-Rákosmezőn, vitorlázórepülőmodelek versenye valamely magas indítási móddal.

A repülőmodelverseny tájékoztatója, versenyszabályzat és nevezési lap a **Magyar Aero Szövetségnél (Budapest, V., Vigadó-utca 2. szám V. emelet. Telefon: 381-559, 386-145 és 183-320)** írásbeli, telefoni vagy személyes kérelemre díjmentesen kapható.

Nevezési határidő:

1941. szeptember hó 20-án déli 12 óra.

Nevezési díj:

repülőmodelenként 20 fillér, amely a nevezési lap beküldése alkalmával bélyegben is fizethető.

KÖZGAZDASÁGI FIGYELŐ

Telefunken Kft. címmel új, önálló magyar vállalat, nagy gyártási programmal kezdte meg működését. Teljesen új típusú készülékeivel jelentős szerepet fog betölteni a magyar rádióiparban. A vállalat törzstőkéje 100 ezer pengő. Ügyvezető igazgatója pedig a magyar rádiós ipar egyik legszakképzettebb embere: Hummel Oszkár.

A Danuvia Fegyver- és Lőszergyár Rt. vezérigazgatója, Szeiberth Sándor dr. felesége Heréd községben az aratási munkálatok idejére napközi gyermekotthont létesített. A gyermekotthont okleveles óvónők vezetik.

A Magyar Fogaskerék-, Autó- és Gépgyár Kft. tisztviselői részére, a vállalat tulajdonosa, Weisz Albin Balatonszéplakon korszerű víkendtelepet létesít. Az L-alakú fekvésénél és stílusánál fogva mintaszerű üdülőtelep még az idén elkészül. Az épület a Balaton partján fekszik, főbejáratával a Tihany felé fordul. Az üdülőtelep állandó befogadóképessége 50 személy.

A Fiedler János Lenipari Rt. multévi mérlege a vállalat megerősödéséről számol be. Nyersanyag- és félkészáruinak értéke az előző évi 1.3 millió pengőről 2.1 millió pengőre emelkedett. Tiszta nyeresége 97.294 pengő. A vállalat komoly foglalkoztatását és kitűnő vezetését bizonyítja az új mérleg.

KIS HIREK

Nagy reménységünk, Ajkay József gépészmérnök-hallgató, leendő repülőmérnök súlyos szerencsétlenség áldozata lett. Ajkay még július 23-án Badacsonytomajon motorkerékpárjáról oly szerencsétlenül bukott le, hogy meghalt. A mindössze 19 éves ifjút bánatos szülei és két kis öccse gyászolja. A szülők arra kérik rokonaikat és ismerőseiket, hogy a koszorúkra szánt összeget a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap javára juttassák el.

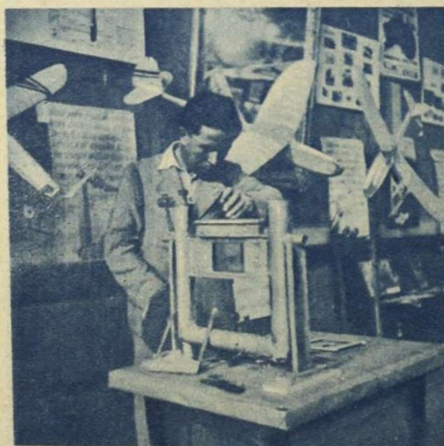
A székesfehérvári 85. sz. cserkészcsapat Csákvárott táborozott. A táborozás alkalmával a fehérvári cserkészek nagyszerű légoltalmi gyakorlatokat mutattak be, sőt ejtőernyős támadásról is adtak érdekes bemutatót.

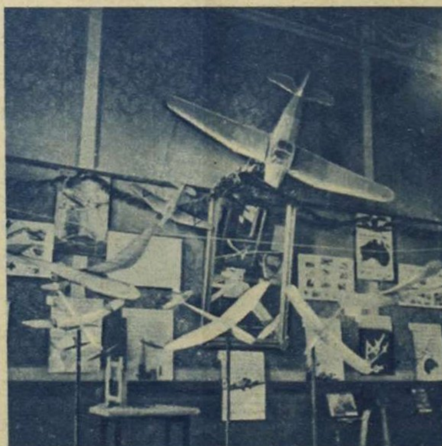
Egy fővárosi középiskola 100 növendékét szavaztatták meg a következő kérdésekre: 1. Ki volt a leghíresebb világháborús magyar tábori pilóta? Egy sem tudott felelni! 2. Mennyi idő alatt repülték át az óceánt a magyar repülők? Erre sem tudott senki felelni! 3. Ki a Színészkamara elnöke? Erre — egy híján — mind a száz diák megfelelt!

A repülők zenekara ismételten szerepelt a rádióban. A zenekart Jakó Dezső karmester vezeti, aki hivatásos zenész és új működése biztosan öregbíteni fogja eddigi sikereit. Mint legújabban értesültünk, a zenekar rövidesen bemutatja majd az új magyar repülőindulót is, amelynek eddig eljátszott szemelvényei máris hűen varázsolják elénk a pilóták gyorstempójú, lüktető életét.

A Hadimúzeum októberben az 1938—41. évi eseményekről külön kiállítást rendez. Ennek keretében a múzeum módot nyujt arra, hogy hivatalok, intézmények és magánosok birtokukban lévő felvidéki, kárpátaljai, erdélyi és délvidéki katonai tárgyaikat, személyi emlékeiket szintén kiállíthassák.

Modelező kiállítást rendezett Egerben a MOVE repülőosztálya





Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

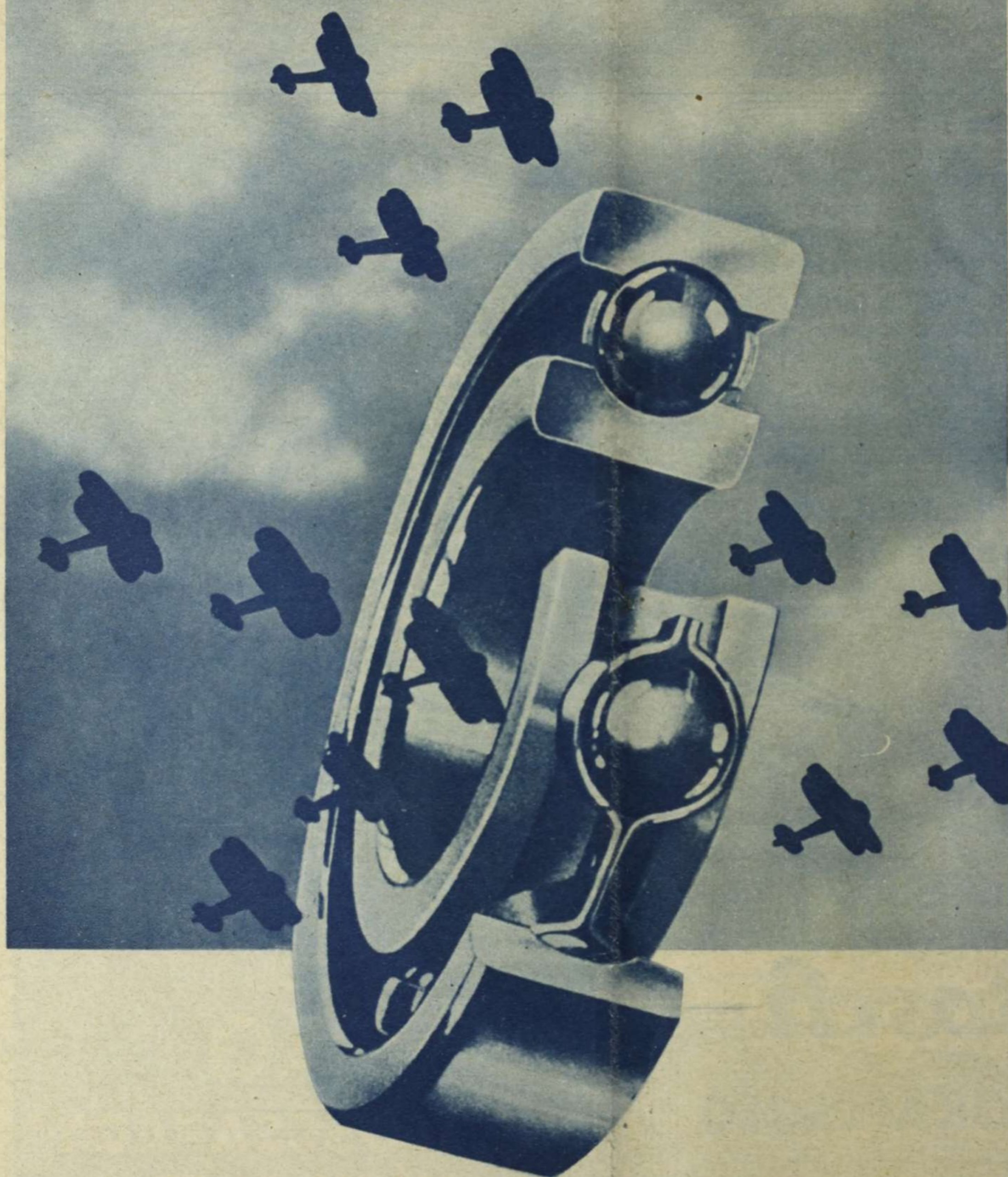
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

96404. — Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


SKF